PONIEDZIAŁEK

PRZEGLĄD SPORTOWY

DOM PRASY

20 GROSZY

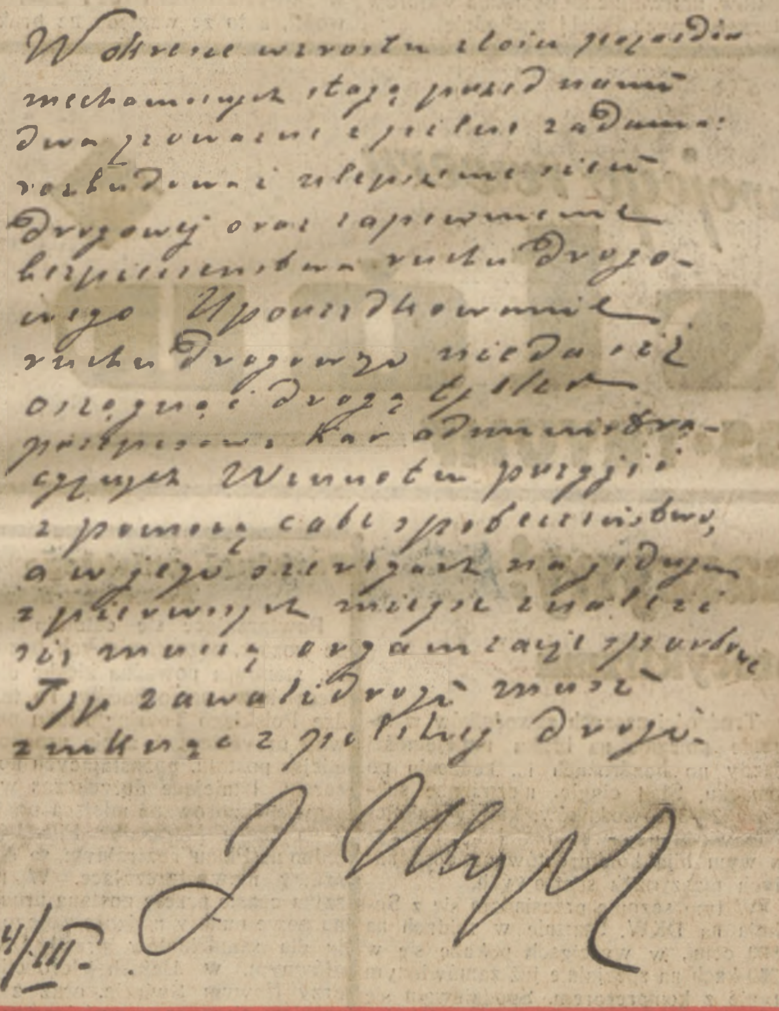
(bez względu na miejsce sprzedaży)

Nr 25 (1385) DNIA 28 MARCA 1938 ROKU ROK XVIII

Numer motoryzacyjny

Poniżej zamieszczamy autograf p. Ministra Komunikacji, Juliusza Ulrycha, przygotowany na specjalną prośbę Przeglądu Sportowego.





Treść autografu

W okresie wzrostu ilości pojazdów mechanicznych stają przed nami dwa poważne i pilne zadania: rozbudowa i ulepszenie sieci drogowej oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uporządkowanie ruchu drogowego nieda się osiągnąć drogą tylko przepisów i kar administracyjnych. Winno tu przyjść z pomocą całe społeczeństwo, a w jego szeregach na jednym z pierwszych miejsc znaleźć się muszą organizacje sportowe. Typ zawalidrogi musi zniknąć z polskiej drogi.

O 20 procent taniej

będą płacić nabywcy pojazdów mechanicznych

W dniu 25 marca Sejm przyjął rządowy projekt ustawy o ulgach inwestycyjnych. Jednym z fragmentów ustawy o ulgach inwestycyjnych jest ustawa o ulgach podatkowych dla nabywców nowych pojazdów mechanicznych. Ulgi te obowiązywać będą wstecz, od dn. 1 stycznia 1938 roku. Uchwalony przez Sejm rządowy projekt ustawy brzmi (art. 34):

1) Osobom fizycznym, które w okresie od 1 stycznia 1938 r. do 31 grudnia 1939 r. nabędą na własność nowe pojazdy mechaniczne, lub nowe statki powietrzne, służy ulga w podatku dochodowym i w specjalnym podatku od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszów publicznych, według zasad określonych w rozdziale niniejszym.

2) Za pojazdy mechaniczne w rozumieniu ust. 1) uważa się samochody, ciągniki i motocykle.

3) Rada Ministrów może w drodze rozporządzenia przedłużyć termin określony w ust. 1.

Powyższe sformułowanie projektu rządowego co do terminu ważności ulg rozprasza obawy niektórych osób, które wstrzymywały się dotychczas z nabyciem samochodu, przypuszczając, że ulgi dla nabywców samochodów obowiązywać będą dopiero od chwili wejścia w życie ustawy.

Poza tym ustawa (wymagająca jeszcze zatwierdzenia przez Senat) przewiduje — tak jak podano w numerze marcowym (3-im) „Auta" zwracanie sum wpłaconego do skarbu podatku od dochodu w wysokości 20% ceny nowego pojazdu (projekt pierwotny przewidywał 15%).

Nadto nowa ustawa przewiduje uniezależnienie zwrotu podatku od ceny pojazdu (zniesiono więc granicę 12.000 zł).

Trzecią, niezmiernie ważną inowacją jaką wprowadziła nowa ustawa, jest projekt przyznawania premii bez żadnych ograniczeń nabywcom kilku pojazdów mechanicznych, a więc w wypadku kupna przez jedną osobę kilku samochodów osobowych, ciężarowych lub motocykli.

W wypadku, gdy płatnik uiszcza w ciągu roku mniej podatku dochodowego, niż wynosi premia, może ona być potrącana z wpłat podatku dochodowego jeszcze w dwóch następnych latach.

Wprowadzenie wyżej wymienionej ustawy będzie miało ogromne znaczenie dla rozszerzenia kręgu nabywców pojazdów mechanicznych. Praktycznie wprowadzenie ustawy oznacza obniżenie ceny pojazdów mechanicznych o 20%.

ULGI I UŁATWIENIA

Obniżenie opłat na rzecz P.F.D.

Na posiedzeniu Rady Ministrów uchwalono rozporządzenie w sprawie ulg w opłatach od pojazdów mechanicznych na Państwowy Fundusz Drogowy.

Powyższym rozporządzeniem obniżone zostały opłaty w sposób następujący:

1) Dla pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów (ciągników), zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 1-go grudnia 1936 r., do 20 zł rocznie od pojazdu o ciężarze własnym do 2.000 kg i do 50 zł od pojazdu o ciężarze ponad 2.000 kg — na lat 5 od dnia pierwszej rejestracji pojazdu.

2) Dla przyczepek do pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów — do 20 zł rocznie od każdej przyczepki.

Opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy od dorożek samochodowych obniżone zostaną dla pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy po wejściu w życie powyższego rozporządzenia do 20 zł rocznie od pojazdu — na okres lat 5 od dnia tej rejestracji.

Ulgę w opłatach, określoną w powyższym ustępie, stosuje się również do pojazdów (dorożek samochodowych), zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 1936 r., jednakże tylko za okres czasu od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, do końca 5-letniego okresu od dnia pierwszej rejestracji.

Przy stosowaniu powyższych ulg część roku budżetowego liczy się za cały rok przyczym ulgi stosuje się jedynie do pojazdów mechanicznych, których silniki poruszane są materiałami pędnymi, podlegającymi opłatom na Państwowy Fundusz Drogowy.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1938 r.

Reportaż z obozu jugosłowiańskich piłkarzy na stronie 6-ej



DZISIEJSZY WÓZ REKORDOWY
Tak wygląda najnowszy Mercedes wyścigowy, wypróbowany już na torze Monza pod Mediolanem.

Zrzeszony automobilizm polski

i jego najbliższe zadania

Wywiad z wicemin. inż. J. Piaseckim prezesem A. P.



Warszawa, w marcu.

Prezes Automobilklubu Polski — wiceminister inż. Julian Piasecki udzielił redakcji „Przeglądu Sportowego" wywiadu na temat prac prowadzonych przez zrzeszony automobilizm polski i jego zadań na okres najbliższy.

Na wstępie należy poświęcić słów kilka sprawom organizacyjnym, które są podstawą każdego poważnego działania. W roku 1937-ym dokonano niezmiernie ważnego dla dalszego rozwoju automobilizmu osiągnięcia — oto w dniu 23 maja Zjazd Klubów Automobilowych z terenu całej Polski zatwierdził ostatecznie projekt nowego statutu Automobilklubu Polski i Klubów Terytorialnych.

Prace nad wytyczeniem linii zasadniczych nowego statutu oraz opracowaniem szczegółów trwały przez dłuższy okres czasu. Długotrwały ten wysiłek z pewnością nie poszedł na marne, gdyż porozumienia, które się osiąga w krótkim czasie zazwyczaj nie należą ani do najlepszych, ani do najtrwalszych.

Celem nowego statutu było stworzenie jednej, silnej, zwartej i sprawnej organizacji, rządzącej się jednolitymi formami. Wspólne interesy całego zrzeszonego automobilizmu powierzono wspólnemu ciału, jakim jest Rada Klubów Automobilowych, zostawiając Klubom Terytorialnym zupełną samodzielność w ich sprawach wewnętrznych oraz pozostawiając nienaruszonym stan posiadania i zakres działalności wszystkich Klubów.

Pod hasłem konsolidacji

Nowy statut Automobilklubu Polski i Klubów Terytorialnych, charakteryzując go ogólnie, nie odbierając nikomu jego praw dotychczasowych, nadał jedynie poszczególnym Klubom jednolite formy zewnętrzne, przez co organizacja nabrała cech większej zwartości i jednolitości. Te cechy są zdobyczami bardzo ważnymi, pozwalają bowiem na znacznie sprawniejsze, precyzyjniejsze i szybsze przeprowadzenie zadań, do których Automobilkluby są powołane.

Rozpatrując sprawy organizacyjne, należy zaznaczyć pracę Automobilklubu Polski nad organizowaniem nowych Klubów Terytorialnych. Pełnych takich klubów powstało w okresie 1936-1937 cztery, a mianowicie: Gdyński Automobilklub z siedzibą w Gdyni, Automobilklub Kielecki z siedzibą Kielcach, Automobilklub Poleski z siedzibą w Brześciu, Automobilklub Lubelski z siedzibą w Lublinie. Poza tym powstało siedem delegatur, a mianowicie: delegatura Automobilklubu Polski w Białymstoku, delegatura Krakowskiego Klubu Automobilowego w Zakopanem, dwie delegatury Małopolskiego Klubu Automobilowego: w Stanisławowie i Tarnopolu, delegatura Automobilklubu Kieleckiego w Sosnowcu, delegatura Pomorskiego Automobilklubu w Toruniu oraz delegatura Automobilklubu Poleskiego w Nowogródku.

Należy tutaj zaznaczyć, że dzięki posunięciom organizacyjnym oraz poprawie koniunktury motoryzacyjnej w roku 1937-ym Kluby Automobilowe wzmogły znacznie swą aktywność i rozszerzyły swą działalność. Zwiększyła się poważnie ilość ich członków, rozpoczęto znowu poważną pracę sportową, przyczyniono się do propagandy pojazdu motorowego w społeczeństwie, walczono z anarchią drogową i t. p.

A. P. w roli egzaminatora

Z innych spraw organizacyjnych na pierwszym miejscu postawić należy rozpoczęcie przez Automobilklub Polski egzaminowania kierowców pojazdów mechanicznych. Tej trudnej i ciężkiej pracy podjął się Automobilklub Polski na podstawie upoważnienia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem własnej sieci biur technicznych. Pracę rozpoczęto od 1-go kwietnia 1936-go roku.

Naczelna zasada w pracy tych biur jest jak najszersza mobilizacja kierowców — w tym celu prowadzi się intensywną propagandę oraz daje się jaknajdalej idące ułatwienia. Z drugiej strony Automobilklub Polski przy wykonywaniu czynności egzaminacyjnych postawił sobie za zasadę stosowanie takiego sposobu sprawdzania teoretycznych i praktycznych wiadomości kandydata, któryby dawał gwarancję, że jako kierowca nie będzie zagrażał bezpieczeństwu publicznemu.

Poza tym wprowadzono uproszczenia administracyjne, umożliwiające każdemu kandydatowi w razie zgłoszenia, natychmiastowe zdawanie egzaminu i otrzymanie **następnego dnia po egzaminie** prawa jazdy.

Obecna sieć stałych i sezonowych placówek Automobilklubu Polski obejmuje 62 miejscowości, obsługiwane przez 53 egzaminatorów.

Propaganda i uświadomienie

Z innych poważniejszych prac dokonanych przez A. P. w okresie omawianym wymienić należy inicjatywę w kierunku pobudzenia akcji budowy małych garaży, akcję w kierunku zwalczania anarchii w ruchu na drogach i w miastach, złożenie memoriału w sprawie niepodwyższania cen mieszanek specjalnych służących do napędu samochodu, udział przedstawicieli A.P. w pracach Kongresów Drogowych, Ligi Drogowej i t. p. Dalej — wydawanie tryptyków na wyjazdy polskich turystów automobilowych za granicę, obsługę obcokrajowców na naszym terenie.

W dziedzinie wydawniczej podkreślić należy wydawanie przez A. P. fachowego miesięcznika p. t. Auto i Technika samochodowa, wydanie popularnej broszurki — Informator Samochodowy dla kierowców amatorów i zawodowych, w którym podano niezbędne wiadomości wymagane od kandydatów na kierowcę oraz objaśnienia przepisów ruchu i t. p.

Pragnąc stworzyć klimat właściwy dla rozwoju motoryzacji, klimat, który stwarza się stałym, upartym, wszechstronnym informowaniem o zadaniach i celach motoryzacji aż do ugruntowania w społeczeństwie pewnych pojęć właściwych i potrzebnych dla przejścia do następnego etapu, — realizowania motoryzacji **na znacznie szerszej płaszczyźnie** — urządzano odczyty i wieczory dyskusyjne dla znawców poszczególnych odcinków zagadnień motoryzacyjnych, wreszcie zorganizowano wydział propagandy, który ma m. in. na celu naświetlanie właściwych zadań i celów motoryzacji, pogłębianie wiadomości fachowych osób piszących o zagadnieniach, z motoryzacją związanych, **wreszcie informowania** o pracach **podjętych przez organizacje** zrzeszonego automobilizmu.

Wiele pracy poświęca A. P. sprawom sportu automobilowego, traktując go jako znakomity czynnik kształcenia kierowców, bezsporny sprawdzian wartości maszyny i wreszcie propagatora pojazdu mechanicznego.

Z zakasanymi rękawami

Powyżej w ogólnym rzucie naszkicowałem prace wykonane przez Automobilklub Polski i Kluby Terytorialne w roku 1397-ym. Z kolei przejdziemy do przejrzenia prac czekających na nas w roku 1938-ym.

Zakres zadań czekających Automobilklub Polski i Kluby Terytorialne rozszerza się, gdyż stale zwiększa się z miesiąca na miesiąc liczba posiadaczy i użytkowników samochodów i dróg. Zrzeszony automobilizm polski czuje się powołanym do bacznego śledzenia tego rozwoju i **pomagania mu na różnych odcinkach,** choćby to nawet były odcinki, które zasadniczo winny być przepracowane przez państwo. Żyjemy bowiem w okresie, kiedy nie wolno oglądać się na innych — trzeba zakasać rękawy i wspólnym wysiłkiem, ramię przy ramieniu, ciągnąć z całych sił łańcuch opasający lepszą przyszłość Polski. Tylko w ten sposób — **jednością i zwartością** zdołamy na odcinku, który leży najbliżej naszego serca i ambicji, posunąć sprawę wyraźnie naprzód, ułożyć podkład **solidny i trwały pod życie jutra i następnego pokolenia.**

Zachęcajmy maruderów, wskazujmy drogę pracy, ale nie oglądajmy się na ociągających się, gdyż **czas nagli, a mamy przed sobą do wypełnienia długi szereg ważnych zadań.**

Dalsze etapy

Przechodząc do naszkicowania ogólnego zadań, czekających rozwiązań w roku 1938-ym, zaczniemy od spraw organizacyjnych. Rok 1938-y musi być wyzyskany w kierunku **dalszej konsolidacji zrzeszonego** automobilizmu, naszkicowania bardziej precyzyjnego i szczegółowego planu wspólnej pracy dla wszystkich Klubów Terytorialnych i wzmożenia tej pracy w terenie. Skoordynowaniem tej działalności zająć się winna Rada Klubów Automobilowych.

Taki wspólny wysiłek powinien na różnych odcinkach przynieść duże sukcesy.

Jeśli mowa o zamierzeniach Automobilklub Polski w roku 1938-ym A. P. podjął prace następujące.

(Dokończenie na str. 4-ej)



PRZED 30-TU LATY...
Pierwszy rekordowy Benz z roku 1909. Tylne koła napędzane łańcuchami.

Rozmowa z prezesem P. Z. M. p. gen. Burhardt-Bukackim na str. 2-ej

Motocykl prawdziwym pionierem motoryzacii

Rozmowa z p. gen. Burhardt-Bukackim, prezesem P. Z. M.



Motocyklizm ma do spełnienia w Polsce specjalne zadanie. Jako sport jest najbliższy spośród sportów motorowych zrealizowania idei wejścia w tarnym spełnia olbrzymią rolę. Nic zatem dziwnego, że właśnie na motocyklizm zwrócona jest specjalna uwaga czynników odpowiedzialnych za akcję motoryzacji kraju, oraz czynników wojskowych, które dbają o „produkcję" jak największej ilości ludzi, którzy przeszli „szkołę motorową".

Naczelną organizacją polskiego motocyklizmu jest Polski Związek Motocyklowy. Dla zobrazowania roli, jaką odgrywa motocyklizm — dla kraju, a Związek — dla motocyklizmu zwróciliśmy się do p. prezesa Polskiego Związku Motocyklowego gen. Burhardt-Bukackiego z prośbą o wywiad dla Przeglądu Sportowego.

— Jaką rolę spełnia motocyklizm w ogólnej akcji motoryzacyjnej kraju? — rzucamy pierwsze pytanie.

Wgłąb i wszerz

— Motocyklizm — rozpoczyna p. gen. Burhardt-Bukacki — śmiało można uważać za podstawę motoryzacji w najszerszym pojęciu tego słowa, bowiem uprzystępnia on korzystanie z pojazdu mechanicznego skromniej uposażonemu obywatelowi, względnie przygotowuje przyszłych entuzjastów motoryzacji, przyszłych nabywców samochodów osobowych i ciężarowych.

Motocykl, jako tani środek lokomocji i sportu oraz turystyki motorowej spełnia wielkie zadanie w dziele propagandy motoryzacji, a znajdując najwięcej zwolenników pośród młodzieży szkolnej, kształci motorowo przyszłych obywateli Rzeczypospolitej i dzięki temu zastępuje w dziedzinie motoryzacji rolę aparatu detektorowego w radio.

Motocyklizm sprzyjając przenikaniu motoryzacji do szerokich mas społeczeństwa przyczynia się do powstawania szeregu drobnych, początkowo, warsztatów reperacyjnych, tworzy nowe kadry specjalistów-mechaników, sprzyja rozwojowi nowej gałęzi przemysłu.

Głośne hasła motoryzacji, zupełnie obce przed kilku laty przeciętnemu obywatelowi Polski, stały się ostatnio zupełnie zrozumiałe dzięki wprowadzeniu na rynek polski taniego motocykla i znajdują uznanie, a nawet szczere poparcie wśród tych, dla których obecnie silnik spalinowy i użyteczność pojazdu mechanicznego dla potrzeb osobistych i potrzeb Państwa stały się niezaprzeczalnym dogmatem.

— Jaka jest polityka PZM-u w ogólnej realizacji idei Wielkiej Polski Motorowej?

Wspólnym szlakiem

— Zarząd PZM-u nie prowadzi własnej polityki motoryzacyjnej, mającej na celu utworzenie Wielkiej Polski Motorowej, natomiast, jako naczelna organizacja motocyklowa, współdziała w rozwoju motoryzacji w Polsce, przez stałe utrzymywanie zainteresowania motorem, wskazywaniem jego konieczności i użyteczności w obronie Państwa, oraz jego pożytku jako czynnika sprzyjającego podniesieniu kultury gospodarczej kraju.

Postawiony cel Zarząd PZM osiąga przez: współpracę z władzami wojskowymi, pokrewnymi organizacjami motorowymi, innymi organizacjami społecznymi oraz przez nastawianie zrzeszonych klubów motocyklowych do przejawiania działalności turystycznej i sportowej.

Zarząd PZM-u zdaje sobie sprawę, że idea Wielkiej Polski Motorowej nie jest do zrealizowania w krótkim czasie, ale jednocześnie widzi możliwości przyczyniania się do stopniowego realizowania tej idei i stara się nie zaniedbywać, w miarę istniejących możliwości, prac, które mogłyby się przyczynić do osiągnięcia zamierzonego celu.

— Co robi Zarząd PZM-u dla spopularyzowania motocyklizmu, a zatem czy czynione są jakie wysiłki w kierunku udostępnienia nabywania motocykla polskiej produkcji przez zmniejszenie jego ceny oraz jego eksploatacji (zmniejszenie ceny benzyny, stworzenie pewnej liczby warsztatów mechanicznych, czy poradni technicznych itp.)?

O tanią maszynę

— Zarząd PZM-u w obecnym stanie rzeczy, nie może wpłynąć na obniżkę ceny motocykla polskiej produkcji, ponieważ wytwórnie małolitrażowych polskich motocykli, względnie montownie nie są przygotowane jeszcze do sprzedaży motocykli i nie życzą sobie chwilowo, aby ich wyroby były usilnie propagowane wśród polskich motocyklistów. Jest rzeczą ogólnie wiadomą, że motocykl może być tylko wówczas tani, jeżeli będzie produkowany i sprzedawany w wielkich ilościach. Obecnie jednak cała sprawa utknęła na miejscu.

Co zaś tyczy się motocykli „Sokół 600" to o obniżeniu ich zasadniczej ceny chwilowo nie może być mowy. Zresztą są to motocykle doskonałe oraz wypróbowane w naszych warunkach i obniżenie ich ceny sprzedażnej związane byłoby z obniżeniem ich wartości technicznej, co nie byłoby ze wszech miar pożądane.

Benzyna i pomoc techniczna

Sprawa taniej benzyny jest dziś zagadnieniem ogólnym i nie może być zadaniem do rozwiązania wyłącznie przez PZM. Związek nasz ma obecnie poparcie D-wa Broni Pancernych na uzyskanie tańszej benzyny na zawody o charakterze P. W. Motorowego.

W planie prac PZM-u jest zorganizowanie szeregu poradni technicznych w większych ośrodkach Polski. Trudności organizacji tego rodzaju instytucyj wynikają z trudności doboru dobrych fachowców — eksportów — nie zainteresowanych w handlu i przemyśle motocyklowym i wobec tego uzależnionych w pewnym stopniu od placówek handlowo-przemysłowych.

— Jaką rolę spełnia Związek Motocyklowy w dziedzinie P. W. motorowego?

— W dziedzinie P. W. Motorowego Polski Związek Motocyklowy ma w zasadzie bardzo ograniczone możliwości, a to ze względu na brak środków, sprzętu motorowego do szkolenia, oraz sprzętu, który mógłby być używany do przeprowadzenia forsownych ćwiczeń w zakresie doskonalenia rezerwistów- motorzystów, przeważnie nie posiadających odpowiedniego ku temu sprzętu. Toteż prace PZM-u będą się ograniczały do:

Program P. Z. M.

a) szkolenia motocyklistów zrzeszonych w jeździe terenowej, przez organizacje odpowiednich zawodów,

b) przygotowania motocyklistów PZM-u do prób sprawności na Państw. Odzn. Motor., co też jest fragmentem P. W. Motorowego,

c) szkolenia w umiejętności posługiwania się mapą wojskową,

d) doskonalenia motorowego młodych motocyklistów w umiejętności obchodzenia się z maszyną.

Gdyby, natomiast, PZM otrzymał od M. S. Wojsk odpowiednie polecenia, oraz pomoc, chętnie podejmie się szkolenia motocyklowego przedpoborowych i doskonalenia rezerwistów w zakresie, jaki ustali Pan Minister Spraw Wojskowych. Sprawa ta obecnie nie może być konkretnie sprecyzowana, a nawet zakreślona.

Z większych zawodów sportowych w br., które będą posiadały cechy zawodów o charakterze P. W. Motorowego należy wymienić: „Sto mil po Polsce", „Raid Szlakiem Marszałka Józefa Piłsudskiego", „Raid Tatrzański", „Raid przez góry Świętokrzyskie", oraz „Wyścig terenowy w Nadliwiu".

Prawdopodobnie jeszcze w kwietniu zostanie ogłoszony szereg mniejszych imprez sportowych, które będą miały na celu szkolenie w terenowej jeździe motocyklowej.

Czysty sport

Chcąc ułatwić zadanie klubom, Zarząd PZM-u w szeregu artykułów w organie oficjalnym „Moto" podaje wskazówki, jak zorganizować tego rodzaju zawody oraz jak szkolić motocyklistów zrzeszonych.

— Jaki jest ogólny program Związku w zakresie sportu i jaki wpływ ma sport motocyklowy na wyszkolenie przyszłego motocyklisty-żołnierza?

— Dobry żołnierz-motocyklista, dla sprostania stawianym mu wymaganiom, musi w zasadzie posiadać wszystkie walory dobrego sportowca-motocyklisty. Zdając sobie sprawę z powyższej analogii Zarząd PZM-u będzie dążył wszystkimi dostępnymi mu środkami do przerobienia motocyklistów-turystów na motocyklistów-sportowców, nakazując organizację zawodów, których regulaminy nie przesądzały by z góry zwycięstwa doświadczonych zawodników.

Jednocześnie Zarząd PZM-u — kończy gen. Burhardt-Bukacki — doceniając potrzebę dalszego doskonalenia motocyklistów — starych zawodników dąży do podniesienia poziomu sztuki jeździeckiej — przez popieranie organizacyj zawodów o charakterze międzynarodowym, w których elita naszych jeźdźców będzie mogła współzawodniczyć z doskonałymi zawodnikami zagranicznymi.

e. m. sok.

Raid krajoznawczy Polskiego Touring Klubu

Polski Touring Klub przygotowuje organizację Raidu Krajoznawczego. Raid ten pomyślany jest, jako impreza wybitnie turystyczna. Odbędzie się on w dniach 4, 5 i 6-ym czerwca br.

W raidzie będą mogły brać udział wszelkiego rodzaju samochody, dopuszczone do ruchu na drogach publicznych w Polsce. Raid będzie otwarty dla wszystkich zrzeszonych i niezrzeszonych automobilistów.

Trasa raidu podzielona będzie na mety regionalne i metę główną w Warszawie. Mety regionalne otwarte będą w Krakowie, Katowicach, Poznaniu i Gdyni. Każdy uczestnik może obrać marszrutę dowolną, nie krótszą jednak niż 300 kilometrów; miejsce startu również dowolne.

Uczestnicy raidu poza zdobytą ilością punktów dodatnich, które będą miernikiem dla rozdzielenia nagród, będą mieli prawo do otrzymania plakiety:

a) brązowej — za przejechanie conajmniej 300 klm i przyjazd na jedną z met regionalnych,

b) srebrnej — za przejazd przez dwie mety regionalne i przyjazd na główną metę do Warszawy,

c) złotej — za przejazd przez wszystkie mety regionalne i przyjazd do Warszawy.

Punktacja nagród obejmować będzie w tym raidzie wszystkie momenty ważne dla jazdy turystyczno - krajoznawczej, a więc punktowane:

a) ilość przejechanych kilometrów szosami i drogami gruntowymi,

b) przeciętna uzyskana szybkość,

c) obciążenie wozu, oraz momenty krajoznawcze, t. j. ilość przejechanych miejscowości.

Przygotowywany przez Polski Touring Klub Raid Krajoznawczy będzie imprezą niewątpliwie interesującą i przyciągnie szerokie rzesze automobilistów, ułatwiając im poznanie walorów turystycznych Polski zachodniej.

Zawodnicy wołają o maszyny!

Dwa głosy w sprawie bolączek motocyklizmu

Rozpoczynający się niedługo sezon motocyklowy przynieść ma wiele ciekawych imprez. Słyszy się, że motocyklizm polski [illegible] ma być [illegible] wzorów [illegible] zachodnich ze szczególnym zwróceniem uwagi na sport terenowy.

Aby dowiedzieć się o nastrojach panujących wśród polskich zawodników, zwracamy się do dwóch zawodników, nietytułowanego mistrza zeszłorocznego p. Józefa Jakubowskiego oraz do p. Ludwika Skórki, wybijającego się „wyścigowca".

Jakubowski Józef

Znany w całej Polsce Jakubowski, bezwzględnie pierwszy w Polsce specjalista od terenu, nie gorszy na szosie i odcinku rekordowym, ujmuje sytuację krótko i zwięźle:

„Nasz sport motocyklowy wkracza na właściwe tory, pracuje się jednak nieco powoli. W tym roku powinno się wykorzystać 2 — 3 główne imprezy dla propagandy ogólno-polskiej, przez organizację po prostu „bomb". Niech będą to naprawdę wielkie zawody międzynarodowe, niech na naszą Wielką Nagrodę, która przecież zostanie zorganizowana koło Warszawy, zjadą dobrzy naprawdę kierowcy europejscy. Jeśli nawet wysoko przegramy, to jednak trochę ich podpatrzymy, czegoś się nauczymy, a publiczność będzie miała pierwszorzędne widowisko i przyjdzie tłumnie. Przecież prasa swoje zrobiła i ludzie np. w Warszawie spragnieni są imprez motorowych.

Trudności naszych zawodników w terenie polegają na braku umiejętności jazdy po bezdrożach i... pędzeniu po omacku. Stąd ciągle, niezmienne sukcesy 2—3 zawodników, którzy na nieodpowiednim nawet materiale maszynowym biją konkurentów na doskonałych maszynach sportowych.

W tym sezonie przesiadam się z Sokoła na DKW. Startuję w raidach na 500 ccm., w wyścigach pokażę się w 250-kach na specjalnie już zamówionym typie z kompresorem. Spodziewam się osiągnąć niezłe wyniki, będę miał do prawdy w swej kat. jedną z najszybszych maszyn. Myślę też o poprawieniu polskich rekordów w 250-kach, są to jednak jeszcze tylko projekty. Oby coś się z nich „wykluło"...

Skórka Ludwik

Posłuchajmy teraz opinii zawodnika, o którym bezwątpienia usłyszymy wiele w nadchodzącym sezonie. P. Ludwik Skórka jeździł dawniej na Velocette Sport 350 ccm, przeszedł w roku ub. na Sarolea Race 350 ccm. P. Skórka, jak wielu polskich motocyklistów, myśli przede wszystkim o zaopatrzeniu się w nową maszynę.

„Ale cóż — mówi — bardzo trudno jest dostać teraz typ naprawdę nowoczesnej maszyny wyścigowej po niewysokiej cenie, zwolnienia z cła przyznawane są przez PZM nadzwyczaj skąpo.

Więc cóż to znaczy maszyna „wyścigowa". Fabryki mają modele fabryczne, których za żadne pieniądze nie sprzedadzą prywatnemu zawodnikowi. W katalogach mają zaś „par excellence" wyścigowe typy „Renn", „Race", „de course" — jak kto woli. Inne jeszcze fabryki nazywają swe maszyny typami Sport, Super Sport czy inaczej, tak, jak to sobie wymyśli szef propagandy.

W rezultacie nie możemy sprowadzać dla jazdy i propagandy motocyklizmu odpowiednich maszyn. Jeździmy dziś w Polsce najwyżej po 130 — 140 klm/g. A chcemy maszyn około 170 — 180 klm/g. w kat. 500 ccm. Te maszyny nie są w fabrykach maszynami „wyścigowymi" lecz tylko sportowymi specjalnymi. Fabryka dopiero wtedy określa typ jako wyścigowy, jeśli w kat. 500 ccm. da minimum 190 klm/g., w praktyce wyścigówki specjalne jeżdżą po 220 klm/g.

Dla Polski potrzeba nie maszyn „wyścigowych" a „odpowiednich dla wyścigów w Polsce". Oto tragiczne nieporozumienie, które nie pozwoli np. wielu dobrze zapowiadającym się motocyklistom na zaopatrzenie się w maszyny takie, jakie w naszych warunkach byłyby odpowiednie.

Zamierzam startować w kilku wyścigach poważniejszych, chciałbym zmienić maszynę. Moja Sarolea jest bardzo pewna, ma jednak pewne trudności prowadzenia przy górnej granicy szybkości. Przekracza lekko 140 klm/g, co jednak dla jazdy z silną ale jednak nie czołową klasą zawodników europejskich jest troszeczkę za mało".

Zawodnik polskiej extra-klasy i dobrze zapowiadający się zawodnik narybku zgodnie określają, że jedną z głównych trudności polepszenia wyników w sporcie motocyklowym w Polsce jest fatalna sytuacja „maszynowa", utrudniona jeszcze przez niefortunne sformułowanie zwolnienia z cła motocykli specjalnych. Oto zasadnicza bolączka motocyklistów. M.

Parkingi polskiego Touring-Klubu

Powtarzające się ostatnio kradzieże wozów, pozostawionych bez nadzoru, stanowią poważną klęskę dla bezpieczeństwa samochodów. To też władze Polskiego Touring Klubu postanowiły przyśpieszyć akcję uruchomienia miejsc postoju, pozostających pod nadzorem. Istniejące dotychczas w Warszawie dozorowane miejsca postoju — 1 na Placu Marszałka Piłsudskiego i jedno na Placu Teatralnym, są dla Warszawy niewystarczające. W najbliższym czasie przeto zostaną uruchomione nowe punkty nadzorowanego postoju dla samochodów przed Dworcem głównym, w Alejach Jerozolimskich przy Nowym Świecie, oraz z rozpoczęciem się sezonu wyścigowego przy wejściu na pole wyścigowe.

Trochę statystyki

Obliczenia stanu parku samochodowego w Polsce na dzień 1-go marca 1938 r. wykazały, że ogółem było wszystkich pojazdów mechanicznych 43.071 sztuk, a w tym samych samochodów (bez wozów specjalnych) było 32.530

Jeżeli chodzi o poszczególne działy, to:

samochodów osobowych było 18.990 sztuk;

samochodów ciężarowych 6.803 sztuki;

taksówek 4.846 sztuk;

autobusów 1.711 sztuk;

motocykli 9.480 sztuk;

pojazdów specjalnych 1.121 sztuk.

Statystyka ta nie obrazuje całkowitego stanu posiadania naszego parku samochodowego. Na zimę dość znaczną liczbę wozów wycofuje się z ruchu, a z wiosną nastąpi ponowny ruch rejestracyjny unieruchomionych na zimę wozów

ILOŚĆ SAMOCHODÓW W KRAJACH EUROPY, NA 1.1.38 R.

Kraj	Ilość
Anglia	2.306.834
Francja	2.200.000
Niemcy	1.445.743
Z. S. R. R.	514,440
Włochy	429.700
Belgia	220.373
Szwecja	192.700
Holandia	147.805
Dania	145.792
Hiszpania	125.000
Czechosłowacja	94.993
Szwajcaria	89.680

Anglia nie dała się wyprzedzić nikomu w Europie i ustępuje jedynie St. Zjednoczonym A. P.

Przyrost w Europie wyniósł 750.000 samochodów, przy ogólnej ilości około 6 milionów.

Wielka Nagroda Polski

Wielka Nagroda Polski dla motocykli odbędzie się na Bielanach w dniu 29 czerwca. Trudnościami przy tych zawodach będzie uzyskanie lepszych zawodników zza granicy, którzy zademonstrowaliby nam sposób jazdy na prawdę extra-klasy. Angielskie TT wypadają 13, 15, 17 czerwca — tak więc najlepsi zawodnicy całej Europy polądą na wyspę Man. Mowy więc nie ma, abyśmy mogli u nas obejrzeć czołowych zawodników. Pozostaje wybór wśród tzw. „drugiego garnituru" — tutaj też można znaleźć niezłych jeźdźców. Należałoby zalecić wybitną selekcję zgłoszeń zza granicy, aby nie powtarzały się wypadki sprowadzania do Polski „asów" w typie Gene Tella, Abisyńczyków z Wiednia.

Maszyny rekordowe dla Polski

BERLIN, 26.3. — Tel. wł. — Jak informują tu, zainteresowane jednego z warszawskich zawodników możliwościach bicia polskich rekordów szybkości na motocyklu, zelektryzowały kilka europejskich wytwórni motocykli, silnie eksportujących na nasz rynek. Dziś już jest wiadomym, że nic nie stoi na przeszkodzie rekordowi, jaki zechce osiągnąć warszawianin na pewnej niemieckiej 500-ce. Również wyczerpująco o tę sprawę zapytuje inna firma niemiecka, interesująca się rekordami w kat. 250 ccm. Na maszynach tych pojechaliby chyba 2 najbardziej znani stołeczni zawodnicy, rekordy odbyły by się w lipcu. Wytwórnie niemieckie zajęte są w czerwcu zawodami TT. Słychać tu, że jedna z firm angielskich, zaniepokojona spadkiem sprzedaży w Polsce, również chce organizować u nas próbę rekordową. Można więc być pewnym, że lipiec przyniesie wiele interesujących sensacji rekordowych. PZM, który zainteresował się bardzo wysiłkami o wydostanie odpowiednich maszyn, powinien zorganizować dzień rekordów, w którym kilku zawodników mogło by „wyjechać" swe maszyny. Byłby to doskonały przyczynek propagandowy.

B.

Spożycie benzyny w r. 1937-ym wzrosło o 25,5%

Wg. danych oficjalnych w ciągu roku 1937-go polski przemysł naftowy wyprodukował ogółem 90.426 ton benzyny z czego rynek krajowy wchłonął w ciągu tegoż roku 80.265 ton. Produkcja zatym w porównaniu do roku 1936-go wzrosła zaledwie o 2,8%, natomiast konsumcja wzrosła o 16.339 ton czyli o 25.5%.

W latach poprzednich konsumcja na rynku krajowym kształtowała się w następujący sposób: w roku 1931 (był to okres maksymalnych obrotów) skonsumowano w kraju 82.431 ton, w r. 1932 — już tylko 62.000 t., w r. 1935 — 61.693 tony, w r. 1936 — 63.926 i w r. 1937 — 80.265 ton. Widzimy więc, że obecnie konsumcja krajowa równa jest prawie konsumcji z roku 1931 (różnica wynosi około dwu tysięcy ton).

Natomiast bardzo niepomyślnie przedstawia się sprawa produkcji ropy naftowej, która mimo wysiłków stoi w miejscu, zmuszając tym samym producentów do sięgnięcia po zapasy (i tak zresztą niewielkie). W rezultacie stan zapasów ropy naftowej w końcu grudnia ubiegłego roku wynosił już tylko 24.032 t. wobec 31.955 t. w r. 1936-ym. Rozmiary obecnych zapasów równe są mniej więcej połowie miesięcznej przeróbki — co w kołach fachowych uważane jest za stan ogołocenia z zapasów.

Jeśli chodzi o przeróbkę ropy, to uległa ona w ciągu ubiegłego roku zwyżce o 18%.

Bokserzy Śląska i Poznania stronią od swych mistrzostw

KATOWICE, 26 marca.

24 walki — oto plon tegorocznej batalii indywidualnych mistrzostw bokserskich seniorów Śląska.

Jeszcze przed rozpoczęciem się zawodów wskazywaliśmy, że tegoroczne mistrzostwa nie będą ciekawe. Organizatorzy reklamowali start aż... 120 zawodników, gdy Śląsk może się legitymować najwyżej 60 zawodnikami z grupy seniorów. Tymczasem na ringu hajduckim, gdzie mistrzostwa zostały rozegrane w ciągu trzech (w ostatniej chwili skrócono czas zawodów z 4 do 3 dni) — stanęło zaledwie 32 zawodników, w tym około 20 seniorów. Reszta, to juniorzy, a niektórzy stawali po raz pierwszy względnie drugi w ringu! Wśród tych 32 zawodników kilku miało nadwagę tak, że organizatorzy obawiając się zupełnego fiaska poczynili starania, by zawodników tych dopuścić do wyższej kategorii. W ten sposób Adamiec (Slavia), który zasadniczo walczy w muszej startował w piórkowej, Bieniek (lekka) walczył w średniej, Janas (piórkowa) walczył w lekkiej, Drapała z Dębu (wicemistrz juniorów w wadze półciężkiej) walczył w ciężkiej.

Na starcie brak było zawodników BKS-u Nowy Bytom, Makabi sosnowieckiej, Brygady i Makabi częstochowskiej, Strzelca z Białej, Strzelca z Katowic, Strzelca z Szopienic oraz kilku zawodników Ruchu z Wielkich Hajduk. Przede wszystkim jednak dał się zauważyć brak Welgrüna, Maneckiego, Waloszka, Akiermana, Rudzkiego, Flaszyńskiego, Pinty i Bejtnera. Właśnie ta ósemka zalicza się do najlepszych zawodników Śląska.

Najgorzej przedstawiała się waga kogucia, do której zgłoszono tylko dwóch zawodników, tak, że Jarząbek walczył dopiero w finale z Salem (Policyjnym, Katowice). Poziom walk za wyjątkiem wagi muszej był zupełnie słaby. Był też taki incydent, że gdy sędzia chciał ogłosić zwycięzcę, nie było już zawodnika w ringu.

W pierwszym dniu rozegrano 10 walk, w drugim tylko 6, a w trzecim dniu 7 walk finałowych. By wyeliminować 16 zawodników potrzeba było więc aż trzy dni!

Jedyną sensacją mistrzostw było może ukazanie się na ringu Świerka z IKB; nawet kierownik IKB był zdziwiony.

Wyniki półfinałowe: musza — Jasiński (R) wygrał na punkty z Brabańskim (Orz), piórkowa — Uszok (Pol) wygrał na punkty z Adamcem (Sl), p. średnia — Fiszer (KPW Tor. Góry) wygrał ze Świerkiem na punkty, średnia — Wiedeman zwyciężył przez t. k. o. w drugim starciu Marka (IKB); w półciężkiej — Kolonko wygrał przez dyskwalifikację w drugim starciu z Jasiulkiem. W ciężkiej — Wrazidło (R) znokautował w pierwszym starciu Drapałę (Dąb).

W dniu finałów, zamiast zapowiedzianych i oczekiwanych 8 walk, widzieliśmy tylko 7. „Bratobójcza" walka Kolonki z Gondzikiem (Kośmider), nie doszła do skutku. Najciekawsze spotkanie: „Jasiński" — Przewdzink (I. K. B.), dostarczyło licznej publiczności wiele emocji. Świętochłowiczanin stawił gospodarzowi nadspodziewanie silny opór, by ulec w końcu tylko nieznacznie na punkty. W koguciej Jarząbek wypunktował Sala (PKS); katowiczanin stawił tylko w pierwszej fazie jakiś opór. Walka Uszok (PKS) — Korzyniec (Ruch), zakończyła się minimalną wygraną hajduczanina, który górował zwłaszcza w II-giej rundze. Janas (Slavia) — w wadze lekkiej zwyciężył bezapelacyjnie Pykę z (KPW), a Fiszer (KPW) uporał się z dużym nakładem sił z Badurą (PKS). Spotkanie wagi średniej przyniosło o tyle niespodziankę, że Chudzik (Unia) stawił Wiedemanowi b. wielki opór. W trzecim starciu jednak zwyciężył hajduczanin przez techn. k. o. W półciężkiej w. o.; w ciężkiej — Piłat znokautował Wrazidło w II-giej rundzie. Pierwsze starcie — wyrównane; w drugim Wrazidło idzie 4 razy na deski, by za piątym razem — po zabójczym dyszlu górala więcej nie wstać!

Sędziował w ringu p. Wypusz ze Świętochłowic, na punkty p. H. Sadłowski z Katowic — obaj bez zarzutu. Widzów ponad 600 osób.

Mistrzami śląskiego OZB. zostali więc: Jasiński wel Potok (Ruch), Jarząbek (IKB), Korzyniec (Ruch), Janas (Slavia), Fiszer (KPW), Wiedeman (Ruch), Kolonko (Ruch) i Piłat (Policyjny).

POZNAŃ, 26 marca.

Tuż pod bokiem zarządu PZB. w Poznaniu startowało do indywidualnych mistrzostw okręgu aż... 28 pięściarzy z pięciu zaledwie klubów, z których jeden klub reprezentowany był przez 1 zawodnika. Turniej mistrzowski przewidziany był na trzy dni, lecz już pierwszego wieczoru rozegrano półfinały, za wyjątkiem piórkowej i półśredniej, w których po jednej walce półfinałowej rozegrano w sobotę.

Mistrzostwa zupełnie zbojkotowali m. in. poznański klub fabryczny HCP. oraz inowrocławska Goplania. Mimo poprzedniego zgłoszenia do walk nie stanęli Wirski, Frankowski, Kajnar i Ratajak z Warty, Gąsiorek i Pela z Sokoła poznańskiego, Dutkiewicz z KPW. Poznań i Nachwiak z Sokoła z Gniezna. Publiczność orientująca się doskonale w stosunkach pięściarskich przybyła nielicznie, poziom zawodów był przeciętny, w niektórych walkach słaby. Jedyną niespodzianką pierwszego dnia było ukazanie się w ringu Sipińskiego I, który przyjechał z Ostrowca Kieleckiego i startował w barwach Warty. Ogółem rozegrano w piątek 12 walk.

W półfinale w wadze muszej Czerwiński (Sokół-P) pokonał Tomkowiaka (KPW). W półfinale wagi koguciej Bazarnik pokonał Ratajczaka (obaj Warta) i Koziołek (Warta) — Bączkiewicza (Sokół — Gniezno).

W ćwierćfinale wagi piórkowej Janowczyk (Sokół-P) pokonał Strzeleckiego (Sokół-Gn), Zbierski I (KPW) — Dubisza (Sokół Leszno) i Skałecki (Warta) — Rogalskiego (Sokół-P). W półfinale wagi lekkiej Gielnik (Sokół-P) zwyciężył Florysiaka II (Warta) oraz Vogt — Barskiego (obaj Warta).

W półśredniej odbyły się ćwierćfinały. Sipińskiemu (Warta) przyznano zwycięstwo nad Dankowskim (Sokół-P), natomiast Niedzielski (Sokół-Gn) pokonał Welskiego (Warta).

W wadze średniej Florysiak I (Warta) zwyciężył Rogowskiego (Sokół-P), oraz Owczarz (IKP) pokonał przez k. o. w 3 st. Krawczyka.

W ringu na zmianę sędziowali pp. Masłowski i Przepióra, na punkty p. Wende ze Śląska.

POZNAŃ, 27.3. — Tel. wł. — W sobotę rozegrano dwie walki półfinałowe: w piórkowej Janowczyk (Sokół Poznań) pokonał wysoko Zbierskiego I (KPW), w półśredniej Jarecki (Warta) — Niedzielskiego (Sokół Gniezno).

Niedzielne finały rozczarowały nawet największych optymistów i w sumie wyłoniły zaledwie 6-ciu mistrzów, w tym jedno mistrzostwo podarowano. Koziołek, który zawsze pilnuje swej wagi, w niedzielę ważył o 2 kg za dużo, darowując tytuł swemu koledze klubowemu Bazarnikowi. Poziom poszczególnych walk był niezadowalający.

W wadze muszej Czerwiński (Sokół Poznań) wysoko pokonał swego kolegę klubowego Świątka. W koguciej Bazarnik (Warta) uzyskał tytuł wskutek nadwagi Koziołka, ale przegrał wysoko w spotkaniu towarzyskim. W piórkowej Janowczyk (Sokół) pokonał wysoko Skałeckiego (Warta), w lekkiej tytuł zdobył Vogt (Warta), gdyż przyznano mu zwycięstwo nad lepszym Gielnikiem (Sokół). W półśredniej Jarecki (Warta) pokonał Sipińskiego I. W średniej Florysiakowi (Warta) przyznano zwycięstwo nad Owczarzem (KPW). Ostatni był jedyną rewelacją tegorocznych mistrzostw okręgu dysponuje b. silnym ciosem z obu rąk, technicznie jest niezło przygotowany i odważny. W drugim starciu dwukrotnie posłał Florysiaka na deski. Orzeczeniem sędziowskim został pokrzywdzony.

Na punkty sędziował p. Wende z Katowic. Publiczności zaledwie około 400 osób.





Nasz notatnik

CZECHY — POLSKA W ZLINIE

PRAGA, 27.3. — Tel. wł. — Międzypaństwowy mecz tenisowy Polska — Czechosłowacja o puchar środkowo-europejski rozegrany będzie przypuszczalnie w słynnym mieście fabrycznym Baty w Zlinie. O organizację ubiega się jeszcze wiele miast, m. in. Praga i Brno, najlepsze warunki daje jednak klub FK Bata w Zlinie.

Nowy triumf Jędrzejowskiej

Jędrzejowska wygrała turniej w Cap d'Ail zwyciężając w finale Czeskę Deutsch 6:3, 6:3. W półfinale Jędrzejowska wygrała z St. Fereol 6:0, 6:2. W grze mieszanej Jędrzejowska tworzyła parę razem z Schroederem. W półfinale pokonali parę Weiwers — Landau 6:2, 2:6, 6:2.

VEREY I USTUPSKI W DWÓJCE PODWÓJNEJ

Verey po wypadku z nogą powraca powoli do formy. Otoczony został opieką przez PZTW i po wypisaniu się ze szpitala studiuje nadal w CIWF-ie. Kapitan sportowy P.Z.T.W. p. Długoszewski projektuje utrzymanie dwójki podwójnej: Verey Ustupski, ponieważ inne koncepcje zawiodły.

Cracovia mistrzem

KRAKÓW, 27.3. — Tel. wł. — Decydujący mecz o mistrzostwo Polski między poznańskim AZS i Cracovią był widowiskiem porywającym. Cracovia wygrała zasłużenie, była lepsza od przeciwnika, przewyższając go przede wszystkim jako całość. Jeszcze przed pauzą akcje AZS budziły więcej zaufania. Po pauzie nastąpił zryw, ale zainicjowali go gospodarze i odsunęli od przeciwnika o 15 p. Gdy Cracovia spoczęła przez moment na laurach AZS przeszedł do kontrofesywy i odrobił nieco teren. Porwana brawami 1000 widzów drużyna Cracovii ruszyła znów do boju i ustaliła wynik. Cracovia zdobyła mistrzostwo Polski z wynikiem 45:36 (22:19). Punktami podzielili się dla Cracovii Sałczyk 16, Filipkiewicz 15, Grześniak 10, Kopf 4, dla AZS Różycki 11, Czaplicki 18, Kasprzak 2, i Sim 5.

Dziś przyjeżdża Schelenz

W CIWF. rozpoczął się w niedzielę 10-dniowy, wyższy kurs dla instruktorów szczypiorniaka. Na kursie zjawiło się 30-tu piłkarzy ręcznych z całej Polski — przy czym najliczniej reprezentowany jest Śląsk (5 instr.). Kierownikiem obozu jest p. Z. Nowak; główny wykładowca, Niemiec K. Schelenz, przyjeżdża w poniedziałek do stolicy. (hr)

10-CIO MECZ WIOŚLARSKI

BERLIN, 27.3. — Niemiecki Zw. Wioślarski chce zorganizować 10-cio mecz w ósemkach, który rozegrany będzie w dwuch terminach jako dwa pięciomecze. Niemcy zaproponowali pojedynki Anglii, Czechosłowacji, Danii, Francji, Holandji, Jugosławii, Polsce, Szwajcarii, Włochom i Węgrom. Większość przeciwników wyraziła już swą zgodę. Mecze odbędą się w Grünau i we Frankfurcie n/M w dniach 25 i 26 czerwca oraz 9, 10 lipca.

Śląsk gromi Kraków

KRAKÓW, 23.7. — Tel. wł. — Międzyokręgowy mecz pływacki Śląsk — Kraków o puchar młodych zakończył się wysokim i zdecydowanym zwycięstwem Śląska 52:34. Przewagę Ślązaków ilustruje fakt, że zajęli oni wszystkie pierwsze miejsca za wyjątkiem setki. 400 m dowolnym Wypukoł — 6:07, 200 m klasycznym Kubik 3:10, 100 m grzbietowym Kubik 1:20.8, 100 m dowolnym Barski (Kraków) 1:11.2, 3 100 m zmiennym — (Śląsk) 3:57,8, skoki — Skorupka (Śląsk), piłka wodna Kraków — Śląsk 4:2 (3:0).

BERLIN — WARSZAWA

Niemiecki Związek Kolarski nadesłał pismo oficjalne, proponujące wznowienie przerwanego w roku zeszłym wyścigu szosowego Warszawa — Berlin. Niemcy podobnie jak w latach ubiegłych, projektują rozegranie 4-go wyścigu we wrześniu rb.

Rozpatrując tę ofertę, zarząd PZ Kol. postanowił uzależnić swoje stanowisko od pomocy finansowej władz.

PZB nie umie odpowiedzieć

Zarząd Związku Bokserskiego powziął na swym ostatnim zebraniu uchwałę następującą:

„Zarząd PZB postanowił jednogłośnie nie reagować na bezpodstawne napaści niektórej prasy sportowej, odnośnie kierownictwa wyjeżdżającej drużyny reprezentacyjnej, wychodząc z założenia, że „brutalne" krytyki, jak je sam scharakteryzował jeden z pisarzy sportowych roszczący sobie prawo do wszelkiego cenzurowania, nie zasługują nawet na ich sprostowanie.

Zarząd PZB postanowił jednogłośnie nie przyjąć rezygnacji wiceprezesa i przewodniczącego Wydziału Sportowego PZB p. Franc. Rybarczyka, spowodowanej skandalicznymi atakami prasowymi na działalność zarządu PZB, wyrażając p. Rybarczykowi pełne zaufanie, po czym P. R. rezygnację swą cofnął.

Zarząd PZB zwraca uwagę, że poczynań swych nie będzie dostosowywał do arbitralnych poglądów osób niepowołanych i stwierdza z całym naciskiem, iż przed powołanym do ocenienia jego działalności w bież. roku walnym zgromadzeniem związku stanie z zupełnym spokojem, nie mając obaw przed groźbami pewnego recenzenta sportowego, zapowiadającego bezsensowne wnioski o nieudzielenie Zarządowi PZB absolutorium.

Zarząd PZB stwierdza w końcu, że lekkomyślne enuncjacje pewnego odłamu prasy sportowej goniącego wyłącznie za sensacyjnością — nie spotykaną zresztą nigdzie za granicą — stanowią ustawiczne zarzewie rozkładu i demoralizację sportu pięściarskiego nawet w roku bieżącym, który napewno przejdzie do historii z racji wyników sportowych i organizacyjnych".

Czytamy uchwałę PZB nie bez wewnętrznej satysfakcji. Więc drodzy, kochani panowie z PZB aż tak się przejęli naszymi uwagami, że stracili cały umiar, równowagę psychiczną i objektywizm? To nie dobrze! Słabe nerwy nie sprzyjają ważkim decyzjom.

I nie zastąpią słabych argumentów. Rozumiemy doskonale dlaczego nasze wystąpienie „nie zasługiwało na sprostowanie". Sprostowanie mogło być bowiem tylko jedno: ten czwarty (niepotrzebny) opiekun bokserów pojechał do Helsingforsu na koszt własny.

Ale takiego sprostowania nie będzie. Nie będzie wyjaśnienia, dlaczego kapitan związkowy nie oglądając przeciwników zestawia na ślepo reprezentację. Ani dlaczego sędzia ma ograniczyć się podczas wyjazdu do dodawania punktów, a nie zająć się również dodawaniem rachunków. Ani dlaczego Włosi przyjeżdżają na dalekie tournee z dwoma oficielami (plus trener), a my mamy koniecznie paradować z trzema, i dlaczego p. Kuczyk (Dortmund 1937) jeździł dawniej z jednym pomocnikiem, a teraz trzeba koniecznie ilość tę powiększyć.

Przyznajemy mimo to szczerze, że uchwale PZB nie możemy odmówić częściowej słuszności. Zwłaszcza słowa o naszej „lekkomyślnej napaści", o słanin „zarzewia rozkładu" i „podsycaniu demoralizacji" brzmią wewnętrzną prawdą i głębią sprawiedliwej oceny. Czyż nie jest bowiem jaskrawą demoralizacją — walka o potęgę polskiego boksu? Czyż nie jest skandaliczną lekkomyślnością — czuwanie nad właściwym wydatkowaniem społecznych pieniędzy? Czyż nie jest podsycaniem rozkładu — alarm z powodu defraudacji 6000 zł z kasy bokserskiej? Czyż nie jest arbitralnym nonsensem — próba zawrócenia PZB na właściwą drogę?

Ze strony PZB nie doczekamy się nigdy oświadczenia, że wyjazd czwartego kierownika jest ważniejszy niż zabranie rezerwowego boksera, ważniejszy niż pensja trenera, niż propaganda kresowa i niż program wyszkoleniowy. To byłoby przecież kompromitacją.

Więc nie tłumaczyć się, nie wyjaśniać. Sprostowania nie będzie! Będą tylko niewybredne połajanki, pokrywające brak jakiegokolwiek kontrargumentu.

Sport potrzebuje organizacyjnego spokoju. Ale spokój nie oznacza tolerancji czyjejś ciasnoty, błędów, ani złośliwego uporu. Ani za granicą, ani w Polsce nie doczekacie się panowie czasów, by sukcesy ringowe dawały glejt bezkarności organizacyjnej, lub by wyniki pięściarzy łagodziły nadzór komisji rewizyjnej, walnego zebrania i opinii publicznej.

PZB nas prowokuje. Chce żebyśmy zarzucili krytykę a rozpoczęli — wojnę. To się jednak nie uda. Nasze nerwy są w porządku.

NA ZAWODY Z WĘGRAMI zarząd PZB. wyznaczył następujący zespół: Sobkowiak, Koziołek, Czortek, Woźniakiewicz, Kolczyński, Pisarski, Szymura i Piłat. Jako sekundant jedzie p. Sztamm, jako sędzia p. Bielewicz, dalej pp. mjr Mirzyński i skarbnik p. Idźkowski. (ss)

Tylko 7 Ślązaków na Łódź

KATOWICE, 27.3. — Tel. wł. — Sfery zbliżone do śląskiego OZB. infomują nas, że na eliminacje do Łodzi wyjedzie tylko siedmiu pięściarzy. Korzyniec — mistrz wagi piórkowej pozostaje w domu. Mistrz wagi lekkiej — Janas, zostanie przesunięty do piórkowej tak, że bez obsady pozostaje waga lekka. Poza tym udadzą się do Łodzi wszyscy nowokreowani mistrzowie, pod kierownictwem przewodniczącego w. s. sport. p. H. Sadłowskiego. (hr)

Auto i motocykl w życiu Adolfa Dymszy

Popularny Adolf Dymsza już od wczesnej młodości marzył o swym własnym samochodzie. Nie była to sprawa łatwa, trzeba było czekać wiele lat nim ziściło się marzenie.

Jak niemal każdy automobilista, Dymsza rozpoczął swą „karierę motorową" od motocykla. Miał swoją maszynę już w 1919 r. Wtedy nie myślał o karierze scenicznej, były to czasy wojenne. „Dodek" po przebytym tyfusie został zwolniony ze służby frontowej i przebywał w Warszawie.



Motocykl wkrótce się sprzykrzył. Dymsza sprzedał go okazyjnie. Maszyna poszła między ludzi...

Mijały lata. Dymsza zadebiutował w „Qui Pro Quo" i z każdym dniem zdobywał co raz większą popularność.

Zespół odbywał w lecie tournee po Polsce i znalazł się w Krakowie.

— Pewnego popołudnia — opowiada Dymsza — wybraliśmy się z kolegą W. na welodrom, aby trochę pojeździć na motocyklu.

Jeździec „perpetuum mobile"

Dziwnym trafem na welodromie krakowskim odnalazłem ten sam motocykl, który kiedyś był moją własnością. Ucieszyłem się bardzo i chciałem koniecznie odnowić z nim znajomość. Ale mój kolega się uparł. „Ja pierwszy"... „Jak się tak palisz, to właź"! Puścił gaz i pojechał.

Miał zrobić 10 okrążeń i potem powierzyć mnie maszynę. Smaruje pięćdziesiątkę, mija 10 kółek a on ani myśli hamować. „Zsiadaj, bo się obrażę, ty jesteś krakowianinem i tak postępujesz z gośćmi, to wcale nie ładnie", krzyczę do niego, a on tylko „czekaj, czekaj..." Mija 20 okrążeń a on jedzie i jedzie, tylko krzyczy „już już, zaraz schodzę".

Wreszcie orientujemy się, że kolega W. nie umie zahamować motoru... „Za Boga nie mogę!" zaczął krzyczyć. Ładna historia, będzie musiał biedak tak jeździć w kółko póki benzyna się nie skończy. Ale paliwa miał pod dostatkiem. Nie było innej rady! właściciel welodromu dosiadł drugiego motocyklu i wkrótce się z nim zrównał. Jechał obok i dawał instrukcje co ma czynić. Dopiero po tej pomocy motocykl został zahamowany.

Zrobiło się późno, trzeba było się spieszyć do teatru. Z żalem opuściłem welodrom wściekły na kolegę — pałałacha.

Od tego czasu przezwaliśmy naszego przyjaciela „jeździec - perpetuum mobile".

Na tym wypadku skończyła się moja kariera motocyklisty. Wkrótce nabyłem swój pierwszy samochód i do dziś dnia nie rozstaję się z maszyną, a mój rekord wynosi już 150.000 przejechanych kilometrów.

Wyścig z Danem

Czy miałem jakie ciekawe przygody? Opowiem zaraz. Działo się to podczas tournee do Zakopanego. Pewnej niedzieli postanowiliśmy odbyć raid do Krynicy. Właściwie nie był to raid a wyścigi. Założyłem się z Danem-Daniłowskim, że ja pierwszy stanę w Krynicy. Każdy z nas miał jechać inną trasą. Dan zabrał swoją i moją żonę, a ja załadowałem naszego inspicjenta — Porębskiego.

Ruszamy pełnym gazem. Tymczasem w pierwszym miasteczku zatrzymują nas na rogatce. Wówczas — w 1926 r. w wielu miejscowościach trzeba było opłacać ten haracz. Nie chodziło o pieniądze, ale formalności trwały zbyt długo, a ja chciałem za wszelką cenę pierwszy stanąć w Krynicy.

„Diplomatique"

Zapłaciliśmy wstępne frycowe ale postanowiliśmy już więcej nie hamować na rogatkach.

— Rogatkowe! — krzyczy stara baba przy wjeździe do pewnego miasteczka.

Orientuję się w oka mgnieniu i replikuję...

— Diplomatique!...

A mój przyjaciel dodaje...

— Gaston „jadziem"!

Baba zdębiała. Ruszyliśmy bez przeszkód dalej, ale tak mnie śmiech złapał, że samochód rzucało to na prawo to na lewo.

Na następnej rogatce chłopak wskoczył na błotnik i chciał zainkasować forsę. Byłem już taki zły, że go przytrzymałem za rękę i wiozłem 17 kilometrów. „Rogatkowiec" za swą złotówkę przejechał się znakomicie...

Dzięki podstępom rogatkowym wyścig z Danem do Krynicy wygrałem.

Podczas burzy i ulewy

I jeszcze jedna przygoda. Rok rocznie wyjeżdżam na wypoczynek na dwa tygodnie do Zaleszczyk. Oczywiście jadę zawsze własnym autem. Dwa lata temu w drodze powrotnej dotarłem do Stanisławowa już o zmroku.

Szoferzy na rynku poznali mnie. „Panie Dymsza już za ciemno, aby jechać dalej, niech pan lepiej u nas przenocuje". Nie posłuchałem! Docieram do skrzyżowania szos z boku jest dwukilometrowy objazd. Przejeżdżam ten dystans a szosy ani śladu. Zbłądziłem.

Koła coraz głębiej zarzynają się w błoto. Zaczyna się burza, grzmoty, ulewa. Woda zalewa świece, auto staje!

Błoto sięga do samych stopni. Nie ma rady, zdejmuję buty. Grzęznę po kolana i podnoszę maskę. Wreszcie ruszam. Klap, klap po błocie i maszyna znów odmawia posłuszeństwa. Znów ściągam buty, brodzę w bajorze.

Panowie „humoryści"

Maszyna jeszcze raz warknęła, motor się zapala, czołgam się po błocie. Staję po raz trzeci! Z pobliskich chałup ciągną ku mnie cienie. Zbiera się wiejska młodzież. Wieśniacy moim kosztem dowcipkują. „Przygaduszki" à la w Qui Pro Quo... Wściekam się w duchu, ale do nich przemawiam z humorem. „Panowie humoryści, może panowie chcieliby coś zarobić za swój występ"...

Po pertraktacjach chłopaki godzą się na pomoc. Przez kilkadziesiąt metrów pchają auto. Nagle czuję pod kołami twardy grunt, motor niespodziewanie zapala. Daję gazu... Chcę się zrewanżować za kpiny z mojej osoby, mówię sobie w duchu: „Dymsza allez!" i walę całą parą naprzód.

Chłopaki oniemieli, a ja im na pożegnanie:

— Panowie humoryści, cześć!

Taka była moja ostatnia przygoda automobilowa.

K. Gryżewski.

Prezes A. P. p. min. J. Piasecki
o zadaniach automobilizmu polskiego

(Dokończenie wywiadu ze strony 1-ej)

Połączenie z Zachodem

1. **Wyznaczenia** nowymi, zatwierdzonymi ostatnio, znakami **szlaku Warszawa — Katowice — Cieszyn.** Szlak ten otrzyma z końcem 1938-go roku ulepszoną trwałą nawierzchnię. Będzie to zatem pierwszy w Polsce całkowicie uporządkowany nowoczesny szlak komunikacyjny, łączący Polskę z Zachodem Europy — z Wiedniem, względnie z Brnem i Pragą.

2. Poza wyznaczeniem wyżej wymienionego szlaku nowymi znakami drogowymi Automobilklub Polski podejmuje na tymże szlaku pracę nad **uporządkowaniem istniejących i zorganizowaniem nowych stacji obsługi,** w celu stworzenia należytych warunków dla komunikacji automobilowej w Polsce.

3. Dalej A. P. podejmie pracę nad stworzeniem na szlaku Warszawa — Katowice — Cieszyn **lokalnych połączeń telefonicznych,** któreby zapewniły użytkownikom dróg szybką pomoc zarówno w razie nieszczęśliwego wypadku z ludźmi, jak również pomoc w wypadku uszkodzenia pojazdu.

Tak więc do ogromnej pracy Ministerstwa Komunikacji, które w roku 1938 wykończy i odda do użytku pierwszy w Polsce wielki szlak komunikacji kołowej, Automobilklub Polski dorzuci swą cegiełkę w postaci przygotowania szlaku do komunikacji automobilowej.

Garaże, obniżka kosztów, atlas

4. Rozwijając w dalszym ciągu inicjatywę w kierunku pobudzenia **akcji budowy małych garaży,** Automobilklub Polski organizuje w połowie maja 1938-go roku **„Pokaz Budownictwa i Urządzeń Garażowych".**

5. Kontynuując swe poczynania z lat ubiegłych Automobilklub Polski dążyć będzie konsekwentnie w dalszym ciągu po linii **obniżenia,** tak bardzo jeszcze wysokich, **kosztów eksploatacji samochodów.** Nadto Automobilklub Polski podejmuje akcję uświadamiania obywateli co do możliwości poszczególnych grup gospodarczych w zaopatrzeniu się w samochody podając zcalone koszta utrzymania oraz uwypuklając korzyści wynikające z zaopatrzenia się w pojazdy mechaniczne. Często bowiem słyszy się sądy wyolbrzymiające wysokości utrzymania samochodów. Twierdzenie, iż obywatel polski nie jest w stanie utrzymać samochodu — przytaczane jest niemal z reguły, a przecież twierdzenie to dalekie jest do prawdy.

6. W programie działalności Biura Technicznego Automobilklubu Polski na rok 1938-y leży **rozbudowa istniejących i organizowanie nowych placówek,** któreby prowadziły pracę egzaminowania kierowców pojazdów mechanicznych.

Poza tym idąc po linii jak największego spopularyzowania umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego, A. P. dążyć będzie do wprowadzenia **dalszych uproszczeń i ułatwień,** któreby m. in. kandydatom mieszkającym zdala od większych miejscowości, umożliwiały szybki i prosty sposób uzyskanie prawa jazdy.

7. Odpowiadając wzmagającemu się zapotrzebowaniu i coraz liczniejszym w tym względzie zapytaniom, Automobilklub Polski wydaje wiosną 1938 roku **Atlas Dróg Samochodowych Polski** w skali 1:600.000, z 8-a wkładkami w skali 1:200.000, który będzie pierwszą w Polsce poważną pracą w tej dziedzinie.

8. Dalsza popularyzacja zagadnień związanych z motoryzacją i automobilizmem.

9. Wydawanie organu oficjalnego p.n. „Auto" i dalsze przystosowanie tego wydawnictwa do wymogów postępującej naprzód i rozszerzającej zakres swoich potrzeb motoryzacji.

Na sportowym szlaku

10. Specjalną uwagę poświęca Automobilklub Polski **sportowi samochodowemu,** wychodząc z założenia, że sport automobilowy jest jako sprawdzian technicznej wartości maszyny, umiejętności i hartu kierowcy — **ważnym czynnikiem propagandy motoryzacji,** mającej przecie tak doniosłe znaczenie z punktu widzenia gotowości wojennej kraju.

Tak w ogólnych zarysach przedstawia się program prac Automobilklubu Polski w roku bieżącym.

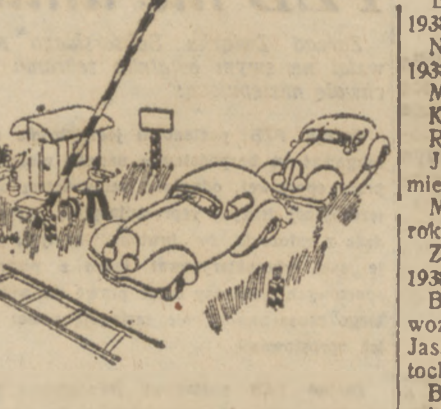
Mamy nadzieję, że, podobnie jak w latach ubiegłych, spotkamy się w naszej pracy, której zakres w roku 1937 znacznie się rozszerzył, z pomocą tych wszystkich, którym rzeczywiście leży na sercu dobro i rozwój zrzeszonego polskiego automobilizmu.

Wzywamy wszystkich automobilistów i sympatyków automobilizmu do zrzeszenia się w Polskich Klubach Automobilowych.

• • •

Na zakończenie dodam jeszcze, iż spodziewać się należy, że doniosłe ulgi podatkowe (nabywca nowego pojazdu mech. otrzymuje zwrot wpłaconego do skarbu podatku od dochodu w wysokości 20 proc. ceny nowego pojazdu) uchwalonego przez Sejm w dniu 25 marca r. b., jak również wprowadzenie uchwalonej przez Sejm ustawy o rejestrowym prawie rzeczowym na pojazdach mechanicznych, zachęcą wiele osób do nabycia samochodów, rozszerzając w dalszym ciągu rynek zbytu, stwarzając nowe warsztaty pracy, zwiększając b. cenny dla obrony kraju tabor nowoczesnych pojazdów mechanicznych.

Nagrodzone wyczyny sportowe



W salonach A. P. w dniu 24 marca rb. odbyła się uroczystość wręczenia pamiątkowych plakiet tym polskim automobilistom, którzy brali udział w raidach Rallye Monte Carlo i zostali sklasyfikowani.

Wręczenie plakiet odbyło się w obecności **prezesa A. P. p. vice min. komunikacji** inż. J. Piaseckiego, który winszował sukcesu zawodnikom. Plakiety wręczał prezes komisji sportowej A. P. dyr. Janusz Regulski, w krótkim przemówieniu charakteryzując wysiłki polskich automobilistów, którzy mimo nieprzychylnych warunków tyle razy wykazali swą dużą wartość, zajmując w tej ciężkiej imprezie zupełnie dobre miejsca.

Pierwsza plakieta została wręczona p. Wacławowi Krzeczkowskiemu, który w roku 1926-ym startując z Paryża na samochodzie Chrysler zajął 4-te miejsce. **Jest to najlepszy wynik z pośród wszystkich osiągniętych dotąd przez Polaków.** Poza tym plakiety otrzymali pp.:

Bellen (rok 1937 — 62 miejsce, rok 1938 — 25 miejsce);
Nowak (rok 1935 — 11 miejsce, rok 1938 — 74 miejsce);
Marek (rok 1937 — 80 miejsce);
Kulesza (rok 1938 — 25 miejsce);
Rychter (rok 1935 — 49 miejsce),
Jerzy hr. Łubieński (rok 1935 — 49 miejsce);
Mazurek (rok 1937 — 24 miejsce, rok 1938 — 21 miejsce);
Zagórna (rok 1937 — 24 miejsce, rok 1938 — 21 miejsce);
Barylski (rok 1931 — 15 miejsce na wozie Oświęcim - Praga, startował z Jass — Rumunia z p Adamem hr. Potockim);
Borowik (rok 1937 — 30 miejsce, rok 1938 — 54 miejsce);
Jakubowski (rok 1938 — 54 miejsce);
Laurysiewicz (rok 1938 — 74 miejsce);
Kołaczkowski (rok 1938 — 79 miejsce);
Pronaszko (rok 1938 — 79 miejsce)

Pani Zagórna i p. Al. Mazurek otrzymali ponadto wspaniały puchar w nagrodę za najlepszy wynik z pośród osad polskich osiągnięty w roku 1938.

Po uroczystości wręczenia plakiet odbył się pokaz filmowy. Wyświetlano filmy z Rallye Monte Carlo nakręcone przez p. Kuleszę oraz film z Raidu Zimowego PTK wykonany przez p. J. Rippera.

(Dokończenie obok)

Zjazd nad Jeziora Augustowskie

Wojskowy Klub Motocyklowy w Grodnie organizuje na otwarcie sezonu wycieczkę nad jeziora Augustowskie, w dniu 24 kwietnia br.

W wycieczce tej bierze udział Delegatura Polskiego Touring Klubu w Białymstoku. Przewiduje się liczny zjazd samochodów z całej Polski.

Bliższych informacji udziela Delegatura w Białymstoku, ul. Ś-go Rocha 3-4 — p. inż. Karol Bergfried.

Jakie dziedziny obejmie pokaz budownictwa garażowego?

Zapowiedziany od kilku tygodni przez Automobilklub Polski pokaz budownictwa garażowego, urządzeń garażowych i stacji obsługi samochodowych zaczyna nabierać realnych kształtów. Obecnie jest już wiadomym, że pokaz rozpocznie się około 15 maja br. na placu, położonym wyjątkowo korzystnie, bo tuż obok Placu Unii Lubelskiej w Warszawie i trwać będzie 2—3 tygodnie.

Pragnąc pokazać szerokim rzeszom automobilistów możliwie wiele z dziedziny zaopatrzenia garaży i samochodów, organizatorzy zwrócili się do szeregu firm, wzywając do uczestnictwa w pokazie, który obejmie obok budownictwa garażowego i stacji obsługi również pokaz akcesoriów samochodowych, wzorowych warsztatów naprawczych, [illegible] samochodowych, instalacyj elektrycznych i hydraulicznych, oraz rad odbiorników samochodowych, włącznie do zapoznania zwiedzających z warunkami ubezpieczenia garaży i pojazdów mechanicznych.

Dodać należy, iż każdy ze zwiedzających otrzyma wydawnictwo, wyjaśniające w sposób najbardziej przystępny zasady i przepisy, obowiązujące przy budowie garaży, oraz źródła uzyskania kredytu na budowę, aby dopełnić całokształtu zamierzonej imprezy propagandowej.

Szczegółowych informacyj udziela Biuro Pokazu w godzinach 13—18 codziennie oprócz świąt w lokalu Automobilklubu Polski, Aleja Szucha 10, tel. 8-96-54.

Wyszkolenie młodych kierowców

głównym hasłem programu sportowego Automobilklubu Polski

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski na ostatnim posiedzeniu pod przewodnictwem p. prezesa J. Regulskiego przedyskutowała i zatwierdziła projekt kalendarza sportowego A.P. na rok 1938-y.

Kalendarz ten wygląda następująco:

1.V. Oficjalne Otwarcie Sezonu Sportowego Zjazdem do Podkowy Leśnej.

8.V. Wiosenna Jazda Konkursowa dla Pań i Panów (juniorzy).

15.V. Konkurs na Zużycie Paliwa.

22.V. Pokaz i Konkurs Elegancji Samochodów.

25.VI.—1.VII. XI Międzynarodowy Raid A.P. 1938.

14—15.VIII. Międzyklubowy Turniej Automobilowy Warszawa—Łódź.

11.IX. Raid Pań.

25.IX. Jednodniowa Jazda Konkursowa.

9.X. Jazda Terenowa.

Młodzi na front!

Komisja Sportowa A.P. przy opracowywaniu kalendarza na rok bieżący kierowała się w znacznej mierze troską o wyszkolenie młodych kierowców. Z tej przyczyny do kalendarza wstawiono dwie stosunkowo łatwe, nie obciążające budżetu zawodnika, imprezy — jednodniowe jazdy konkursowe (wiosenną i jesienną), przewidując nadto start młodego narybku automobilowego w nietrudnym i niekosztownym Konkursie na Zużycie Paliwa, jak również przewidując start mniej zaawansowanych kierowców w raidzie międzynarodowym. Aby tę młodzież samochodową zachęcić, regulamin XI Raidu Międzynarodowego przewiduje jazdę okrężną dla tych „kandydatów na asów" na dystansie 1449 km (2 dni) zatrzymując jedną próbę szybkości płaskiej oraz próbę górską (5 klm).

Należy się spodziewać, że również i jesienna Jazda Terenowa utrzymana będzie w „łagodnym tonie" — tak, aby zachęcić jak najliczniejsze rzesze kierowców do udziału w tej ciekawej i tak bardzo potrzebnej dla doszkolenia automobilisty imprezie.

Pod krytyczną lupą

Przechodzę do kolejnego, krótkiego przeglądu kalendarza. Oficjalne otwarcie sezonu sportowego odbędzie się w dniu 1-go maja tradycyjnym zjazdem do Podkowy Leśnej, gdzie na nabożeństwie w kościele pod wezwaniem św. Krzysztofa co roku spotykają się automobiliści, lotnicy i motocykliści.

W tydzień później, w niedzielę — dnia 8 maja odbędzie się Wiosenna Jazda Konkursowa dla Pań i Panów. Będzie to coś w rodzaju tak bardzo obecnie w sporcie rozpowszechnionego „pierwszego kroku sportowego" młodych adeptów kierownicy. Regulamin, który jest w szkicu już opracowany, przewiduje wyłącznie jazdy kierowczyń i kierowców zaawansowanych, tj. takich, którzy w poważnych samochodowych imprezach zdobywali nagrody regulaminowe. Jazda okrężna Wiosennej Jazdy odbędzie się na dystansie niezbyt długim — zapewne 300 — 400 km.

Po raz pierwszy więc od dłuższego czasu elita samochodowa będzie się przyglądać „narybkowi" i... nie zabierać młodym zwycięstw i nagród. „Młodzi między sobą" — tak by można ochrzcić tę imprezę, którą powitać należy z wielką radością.

Drugą z kolei imprezą będzie Konkurs na Zużycie Paliwa, który odbędzie się 15 maja. Impreza ta, której nie urządzano w ciągu ostatnich kilku lat, cieszy się na Zachodzie Europy niesłabnącym powodzeniem. Przyczyny tego powodzenia są dwojakie: 1) „czary", jakie uprawia wiele firm sprzedających samochody, opowiadając klientom baśnie z tysiąca i jednej nocy o „minimalnym zużyciu paliwa", 2) ciekawość właścicieli samochodów na temat: „ileż to naprawdę pali mój samochód!". Praktyka życiowa wykazuje, że sami właściciele aut często zupełnie nie orientują się ile potrzeba im benzyny do przejechania 10 lub 100 km.

Konkurs zapewne polegać będzie na rozłączeniu gaźnika z przewodami wiodącymi do zbiornika i zamontowaniu bezpośrednio do gaźnika 5-litrowych baniek (stemplowanych!) z benzyną. Jedzie się wówczas „aż do skutku" — t. zn. aż do ostatniej kropelki w karburatorze. Widok „kichających" dychawicznie samochodów, sunących w podrygach niemocy jest rozbrajająco śmieszny.

Oczywiście znajomość i wyczucie własnego wozu oraz orientowanie się przy jakich szybkościach dany samochód pracuje najekonomiczniej — jednym słowem kwalifikacje kierowcy, odgrywają w tym wypadku wielką rolę.

Konkurs odbędzie się na odcinku szos w pobliżu Warszawy, w ten sposób, aby umożliwić publiczności obserwacje.

Żeby nie było niespodzianek „zbyt ostrych", każdy wóz udekorowany będzie kontrolerem.

W dniu 22 maja na terenie Warszawy odbędzie się Pokaz i Konkurs Elegancji Samochodów — impreza tradycyjna, znana i uznana, spełniająca ciągle w Warszawie rolę małego salonu automobilowego.

Punkt kulminacyjny

Dochodzimy wreszcie do sedna kalendarza — XI Międzynarodowego Raidu A.P. 1938. Regulamin tej ciężkiej i bardzo ciekawej imprezy jest już ostatecznie opracowany i niebawem wyjdzie z druku. Wówczas omówimy go obszerniej.

Należy jedynie zaznaczyć, że pierwotna data raidu (20—26 czerwiec) została przesunięta o kilka dni, na 25 czerwca — 1 lipca ze względu na pewną kolizję z innymi międzynarodowymi imprezami.

Przesunięcie daty o kilka dni nie robi bodajże nikomu kłopotu, a wielu kierowcom zagranicznym bardzo ułatwi sytuację, a nawet w niektórych wypadkach umożliwi start w raidzie polskim.

Na dni 14 — 15 sierpnia wyznaczono datę Międzyklubowego Turnieju Automobilowego Warszawa — Łódź. Impreza ta, która odbyła się już kilkakrotnie i zawsze miała ogromne powodzenie (b. liczny start zawodników), będzie zapewne w rb. rozszerzona i obfitować będzie w ciekawe niespodzianki.

Z tajników duszy kobiecej

Raid Pań, tradycyjna impreza nastręcza Komisji Regulaminowej bodajże najwięcej kłopotu. Do współpracy przy układaniu regulaminu zapraszani są najwybitniejsi znawcy tajników... duszy kobiecej. Bo największy jest ambaras, żeby wszystkie chciały naraz... Zwykle jest inaczej — jak jedna chce, to druga się boi, jak druga nabiera odwagi, to pierwsza się wycofuje. Doprawdy bardzo trudno jest napisać regulamin, przy którym nie byłoby pokonanych, tylko same zwyciężczynie !Może w roku bieżącym uda się Komisji Regulaminowej spłodzić twór, któryby „każdej dawał szanse na zwycięstwo", nawet w przeświadczeniu nad-ambitnych i przewrażliwionych kierowczyń. Ja myślę, że takiego sukcesu Kom. Regulaminowa nie osiągnie dopóty, dopóki panie (oczywiście nie wszystkie!) przestaną jeździć w raidach dla snobizmu i zachwycenia „najbliższych przyjaciół", a zaczną startować dla podciągnięcia się w swych umiejętnościach, zdobycia rzeczywistych złotych ostróg kierowcy oraz dla wyżycia się sportowego — tak jak to się dzieje na Zachodzie Europy.

Należy się pocieszyć, że w psychice polskich automobilistek zachodzą ostatnio pewne zmiany na korzyść. Może dożyjemy tych czasów, że powiedzenie względnie pomyślenie: „jak to, mam się pokazywać publicznie, jako pokonana przez inną, jako gorsza niż pani X, która przecie tak świetnie jeździ!" — należeć będzie już niedługo do historii, a zastąpi je inna maksyma: „ach, jakie słodkie jest zwycięstwo po porażkach!".

Aby sytuacja zmieniła się zasadniczo, potrzeba jest nie więcej niż 20 automobilistek (mogą być nawet mniej zaawansowane w umiejętności i lata), któreby miały nie tak wiele do stracenia, a więc więcej do zyskania (piszę tak odważnie, ponieważ dowiedziałem się, że władze bardzo niechętnie dają paniom pozwolenie na broń krótką).

W jesieni

Ale idźmy dalej — w dniu 25 września odbędzie się Jesienna Jednodniowa Jazda Konkursowa — tym razem dla wszystkich: i asów i słabszych.

W tej jeździe zewrą się w walce przede wszystkim ci, którzy w sezonie wiosennym i letnim zdobędą szlif sportowy (względnie ci, którym się będzie zdawać, że ten szlif zdobyli...) z wypróbowaną elitą kierownicy, obrońcami honoru i pozycji własnej oraz obrońcami wartości wozów, na których startują.

Przypominam, że Jednodniowa Jazda Konkursowa z r. 1937 miała rekordowe powodzenie zarówno ze względu na ilość startujących, jak również ze wzgldu na wyjątkowo „smaczny" regulamin, który nie tylko wielu kierowców zachęcił do jazdy, ale — co trudniejsze — dał niemal wszystkim wiele satysfakcji w czasie zawodów, o czym orbi et urbi głosili przez wiele dni już po zawodach. Można ryzykować więc twierdzenie, że Komisja Regulaminowa trafiła tym razem w sedno potrzeb i zainteresowań.

9 października wyznaczono termin Jazdy Terenowej. Jest to nowość w kalendarzu A.P. — nowość niewątpliwie bardzo pożądana ze względu na szkolenie i doskonalenie kierowców, którzy nierzadko nie umieją sobie radzić z prostymi i łatwymi w zasadzie sytuacjami w terenie.

O wadze tego rodzaju szkolenia dla celów przysposobienia wojskowego nie trzeba chyba dodawać. Należy przypuszczać, że w tych zawodach zobaczymy wreszcie w większej ilości kierowców wojskowych. Oby! Porównanie sił cywilów z wojskowymi w jeździe terenowej, która w zasadzie winna być domeną wojskowych, będzie bardzo interesujące.

Jest jedno ale — zużycie wozów. Nie jest z tym tak groźnie, jak się przywykło mówić. Dobry wóz nowoczesny nie tylko znosi, ale nawet łatwo znosi teren. Trzeba tylko umieć nim operować w terenie. Kończy się nieskomplikowane naciskanie gaźnika z gładkiej szosy, zaczyna się ciekawa i pouczająca gra na całym organizmie samochodu.

Dodam, że jazda terenowa daje wielką satysfakcję sportową — w jeździe przez 60 km trudnego terenu, człowiek się więcej „ujeździe" niż przez 600 km pędzenia po gładkiej szosie.

Oczywiście należy uważać, aby nie przesolić, aby jazda terenowa nie była zbyt ciężka i za bardzo uciążliwa dla maszyn.

Osobiście jestem za jazdą krótką, ale bardzo trudną terenowo.

Dwie nowe sekcje Kom. Sportowej

Tak przedstawia się w krótkich zarysach szkic kalendarza sportowego Automobilklubu Polski na rok 1938-y.

Należy jeszcze dodać, że Komisja Sportowa A.P. rozszerzyła swe kadry i poza istniejącą Sekcją Zawodów Sportowych (przewodniczący p. Maryański), Sekcją Pokazowo-Turystyczną (przewodniczący p. St. Baryłski) oraz Sekcją Regulaminową (przewodniczący p. St. Szydelski), wydzielono nadto Sekcję Techniczną (przewodniczący inż. K. Studziński) oraz Sekcję Chronometrażystów (przewodniczący p. Dajzenberg). Ta ostatnia sekcja będzie miała ważne zadanie przeszkolenia i wyszkolenia chronometrażystów, których ostatnio „na rynku" pozostało bardzo niewiele.

★

I jeszcze jedno. W dniu 3-go kwietnia rb. odbędzie się w Warszawie w lokalu Automobilklubu Polski (Al. Szucha 10) o godz. 11-ej rano, międzyklubowa konferencja dla ułożenia i zatwierdzenia ogólnopolskiego kalendarza sportowego na rok bieżący.

Należy się spodziewać, że na tym pierwszym od kilku lat zjeździe automobilowych działaczy sportowych poruszone będą kwestie imprez standartowych dla wszystkich okręgów, sprawa zawodów o charakterze mistrzostw Polski (długodystansowych), sprawa Państwowej Odznaki Motorowej itp.

T. G.

Walka z anarchią drogową

W okresie od 21 grudnia do 10 stycznia rb. ukarano grzywnami 2.926 osób za nieprzepisowe przechodzenie przez jezdnie.

W tym samym czasie ukarano doraźnie grzywnami 703 rowerzystów.

6 miesięcy więzienia za zatarasowanie drogi

Przed Sądem Okręgowym w Rzeszowie, jako sądem apelacyjnym, toczyła się rozprawa przeciwko Józefowi Pastule i Michałowi Miazdze, skazanym przez sąd grodzki w Kolbuszowie na kary więzienia po 4 miesiące za podłożenie belki na drodze pod jadący samochód.

Sąd apelacyjny podwyższył skazanym karę z 4 na 6 miesięcy więzienia.

Autostrady niemieckie

dźwignią gospodarstwa niemieckiego

Statystyki bilansowe za rok 1937 Generalnego Inspektoratu Drogowego Rzeszy Niemieckiej podają, że do końca 1937 roku zbudowano ogółem 2.015 klm. autostrad — oddanych całkowicie do użytku, natomiast w budowie znajduje się obecnie drugie blisko 2.000 klm. Wykończenie pełnego programu budowy autostrad określonego na ok. 7.000 klm. zbliża się zdecydowanie ku końcowi.

Cyfra wydatków na budowę autostrad osiągnęła od początku ich budowy do 1937 roku w sumie okrągło 2 miliardy RM, cyfrę trudną nawet do pełnego określenia w naszych skromnych warunkach, gdzie budżet Państwa zamyka się w cyfrach podobnego rzędu.

Dwa miliardy marek wydanych w okresie pięcioletnim daje miarę wielkiego wysiłku finansowego gospodarstwa niemieckiego. Zdawać by się mogło, że wysiłek taki mógłby doprowadzić do poważnych konfliktów na innych odcinkach gospodarstwa, sumy przecież muszą być czymś pokryte — choćby oszczędnościami na innych inwestycjach. Jak jednak postaramy się dowieść wydatkowanie przez gospodarstwo niemieckie tak wielkich sum na budowę autostrad jest nie tylko przeszeregowaniem pozycyj budżetowych, ale wskutek specjalnie trafnie dobrych warunków i sposobów organizacji przeprowadzenia budowy autostrad nową i produktywną pozycją całości gospodarstwa.

Postępująca w szybkim tempie, zwłaszcza od roku 1933 motoryzacja Niemiec zmusiła naczelne władze inwestycyjne do zastanowienia się nad dalszym ułatwieniem rozwoju motoryzacji przez rozbudowę sieci dróg na podstawie dotychczasowych systemów budowy i przez budowę dróg specjalnych.

Doświadczenia poczynione przez społeczeństwo niemieckie w dobie kryzysu i zastoju gospodarczego oraz połączonego z tym bezrobociem spowodowały Rząd Trzeciej Rzeszy do jednolitego ujęcia całej sprawy drogowej i zgrupowania wszystkich jej działów w Generalnym Inspektoracie, na którego czele stanął dr. Fritz Todt, zaufany Kanclerza Rzeszy Adolfa Hitlera. Urząd ten został wyposażony we wszelkie prerogatywy decyzji i nadzoru spraw drogowych w sposób całkowicie niezależny od czynników administracyjnych państwowych, a odpowiedzialny jedynie przed Kanclerzem. Kanclerz Hitler w mowie wrocławskiej z 1936 roku wyjaśnił szczegółowo powody, które skłoniły go do stworzenia tej prawdziwej dyktatury drogowej:

a) praktykowane dawniej metody pracy, polegające na t. zw. uzgadnianiu aktualnych zagadnień pomiędzy całym szeregiem bliżej lub dalej stojących czynników, co wywoływało znaczną stratę czasu, powódź konferencyj i komisyj, licznych wyjazdów na miejsce, oraz nie dającą się nieraz pokonać trudność w pogodzeniu sprzecznych często poglądów, interesów i metod działania;

b) konieczność zgromadzenia w jednym ręku wszystkich dyspozycyj, środków materialnych dla najekonomiczniejszego ich zużycia pod kątem jednolitej rozbudowy całej sieci drogowej, odpowiednio do programu gospodarczego i wzmożonej motoryzacji, a nie pod kątem zatrudnienia za wszelką cenę przy byle jakich robotach bezrobotnych, jak tego wymagał dotychczasowy abstrakcyjny program bezpieczeństwa.

Błędne poprzednie ujęcie sprawy drogowej doprowadziło w rezultacie do całkowitego chaosu w technice drogowej i do rozdrobnienia środków pieniężnych.

W myśl przyjętych wytycznych Generalnemu Inspektorowi podlegają następujące sieci dróg:

a) państwowe — dalekobieżne (41.000 km).

b) krajowe pierwszego rzędu (ruch międzypowiatowy) 84.000 km.

c) krajowe drugiego rzędu (ruch lokalny) 87.000 km.

Zarząd dróg państwowych i krajowych pierwszego rzędu sprawują władze drogowe poszczególnych krajów, które otrzymują przydział od Generalnego Inspektora funduszów i kierunek techniczny.

Dla dróg krajowych drugiego rzędu przydziela Generalny Inspektor kredyty zasiłkowe, wywierając w ten sposób zasadniczy wpływ na ich politykę budowlaną i inwestycyjną. W ten sposób cała niemiecka sieć drogowa pozostaje pod jednolitym kierunkiem fachowym uniezależnionym od postronnych wpływów biurokratyczno-administracyjnych.

Do budowy autostrad przystąpiono na podstawie ustawy z dnia 27 czerwca 1933 roku stwarzając specjalne przedsiębiorstwo „Reichsautobahnen", afiliowane przy niemieckich kolejach państwowych. Kapitał zakładowy tego przedsiębiorstwa wynosi 50 mil. RM. Zaangażowanie się Rzeszy Niemieckiej w tak olbrzymie finansowe przedsięwzięcie stało się zrozumiałe dopiero wtedy, skoro się zważy, że w razie nie podjęcia robót przeszło 1/3 całkowitych kosztów budowy autostrad poszłaby na zasiłki dla bezrobotnych. Poza tym około 25 do 30 proc. wydanych pieniędzy wraca do kas państwowych w postaci zwiększonych wpływów z danin publicznych, pozostałe do pokrycia około 35 — 40 proc. potrzebnego wkładu zdobywa się w drodze rozpisania długoterminowych pożyczek. Skutki rozumnego obrotu gospodarczego i pieniężnego, wywołane prowadzeniem budowy autostrad, dają się obecnie korzystnie zaobserwować w formie coraz to liczniejszych propozycyj kredytowych ze strony instytucyj finansowych, które szukają dalszej lokaty dla wpływających do nich kapitałów, powstałych z „kręcenia się" olbrzymiego aparatu budowy autostrad.

Przykład Niemiec, które drogą zwykłych, prostych a rozumnych zarządzeń potrafiły uruchomić tak olbrzymie inwestycje powinien zachęcić także i polskie czynniki drogowe do energiczniejszych kroków inwestycyjnych w zaniedbanej dziedzinie polskiego drogownictwa.

Trzeba zaznaczyć, że Polska jest w znacznie korzystniejszym położeniu od Niemiec pod względem materiałów roboczych i surowców drogowych. Robocizna polska jest o połowę tańsza od niemieckiej, a materiały drogowe, jak np. cement, przeszło o połowę tańsze, biorąc pod uwagę siłę nabywczą pieniądza. Przy tym samym wysiłku wynikałoby stąd, możnaby budować znacznie więcej dróg niż w Niemczech.

Mimochodem dotknęliśmy bardzo istotnego dla drogownictwa problemu materiałowego. Autostrady niemieckie budowane są w 95 proc. z betonu, materiału najłatwiejszego do wyprodukowania w dowolnym punkcie kraju. Gdy bowiem materiały kamienne muszą być zwożone z dalekich kamieniołomów, materiały bitumiczne z dalekich okręgów przemysłowych, naftowych i węglowych, to żwir i piasek odpowiedni do wytworzenia wysokowartościowego betonu znajduje się niemal w każdym punkcie kraju, a najważniejszy składnik cement stanowi tylko 15—20 proc. ciężaru betonu i musi być przywieziony na miejsce budowy z cementowni.

W warunkach polskich zdarza się niejednokrotnie, że materiał kamienny do budowy drogi wlecze się kilkaset kilometrów z odległych kamieniołomów, zamiast wykorzystać na miejscu znajdujące się doskonałe żwiry i piaski do budowy dróg betonowych. Sądzimy, że i w tej dziedzinie przykład sąsiada z Zachodu oddziała dodatnio na zmianę polityki drogowo - materiałowej.

Dwa dni w obozie piłkarzy Jugosławii

Relacja specjalnego wysłannika Przeglądu Sportowego do Venac



SZYBKONOGI TIRNANIC (B. S. K.)
w karykaturze naszego korespondenta.

Belgrad, 23 marca.

Na 21-ego marca wyznaczono termin zbiórki. 18-tu piłkarzy zebrać się miało na dworcu kolejowym w Rumii, odległej o 3 godziny jazdy od stolicy. Stąd do Venac droga już nie daleka.

Zdecydowałem się i ja wziąć udział w tym obozie. Jugosłowiański Związek Piłkarski udzielił swego placet, aby do Venac pojechał korespondent „Przeglądu Sportowego" i spędził tam — stosując się do obowiązującego regulaminu — dwa dni.

Wyjechało nas z Belgradu około 20-tu. W tym tylko sześciu graczy reprezentacyjnych: Dubac (BSK), Andelkovic (Jugoslavia), Knezevic (BSK), Lebner (HASK), Bozovic (BSK) i Tirnanic (BSK).

Reszta to koledzy klubowi wymienionych. Jadą dla towarzystwa, jadą aby umilić swym kolegom ostatnie chwile przed ciężkim meczem z Polską, aby wprawić ich w nastrój.

Z belgradzkich graczy brakło trzech: Marianovic, Vujadinovic i Valjarevic. Mają trudności z urlopami, przyjadą więc nieco później.

W Rumii na dworcu oczekują nas już piłkarze z Zagrzebia. Ale i ci nie w komplecie. Przyjechali Plesze, Lesnik i Kokotovic (Gradjanski).

Gdzie reszta? Nie wiedzą. Kiedy przyjadą. Wzruszają ramionami. Umówili się na dworcu, widać spóźnili się na pociąg...

Rumia ma sensację

Na dworcu tymczasem przybysze wywołali duże zbiegowisko. O tej porze do Rumii nie przyjeżdża wiele ludzi. Tym bardziej tyle znakomitości sportowych!

Podobnie jak na całym świecie tak i tu chłopcy korzystają z okazji zebrania autografów. Cieszą się, dowcipkują, żartują na temat meczu z Polską.

Gdy autobus nasz rusza, żegnały go głośne okrzyki i śmiechy. To chłopcy wypisali na aucie: „Jugosławia — Polska 5:0!"

Zaledwie ujechaliśmy 5 minut — stop. Kierownik obozu p. Petkovic kupuje kilkanaście skakanek, nieodzowne akcesoria treningowe.

Znów jedziemy. Tym razem prosto na Venac. W autobusie gwarno. Wszyscy chcieliby wreszcie wylądować, odpocząć i... siąść do stołu.

Usiłuję nawiązać rozmowę na temat meczu z Polską. Mój sąsiad w autobusie Lesnik, pilnie wysłuchał co powiedziałem, sam ograniczył się do głośnego westchnienia:

— Bóg wie jak to wypadnie...

Rozmowę podchwycił Bozovic. Jest w dobrym humorze, pełen wiary:

— Dobrze będzie. Gdybym przypadkiem ja nie grał, to na trybunach będę się tak wydzierał i dopingował, aby w ten sposób choć przysłużyć się drużynie...

Droga ciężka. Rozmowa się nie klei. Wreszcie dobijamy do celu.

Pustelnia XX wieku

W hotelu turystycznym przygotowane są już wygodne pokoje. Coprawda po 4—5 łóżek w jednym, ale wygodnie.

Mnie przypadło w udziale łóżko w pokoju kierownictwa. Razem z pp. Petkovicem i trenerem Nemesem.

Wszyscy się przebierają.

Korzystam z okazji aby się rozejrzeć po okolicy.

Venac, to duży majątek, położony na wschodnim stoku znanej góry jugosłowiańskiej „Fruska góra". Dokoła pagórki i doliny. Teren lesisty, prześwieca łysymi plamami. Jeszcze się nie zielenią.

W pełni lata musi tu być cudownie.

Dom turystyczny znajduje się na jednym ze szczytów góry. Roztacza się stąd piękny widok na okoliczne tereny. Kręte ścieżki wiją się wokół góry. Z tarasów widać odległego sąsiada: Sanatorium dla gruźlików.

W samym hotelu brak jeszcze gości. Przyjeżdżają tu dopiero w kwietniu. Teraz panuje tu spokój i cisza. Gracze czują się więc świetnie. Wygoda i luksus. W jadalni wszystkie rozrywki: Bilard, szachy, karty, radio, patefon... Dla każdego coś.

Tu zamieszkają 15 dni. 15 jednakowych, niczym się prawie od siebie nieróżniących dni, podczas których przygotowywać się będą kondycyjnie i psychicznie do meczu z Polską.

A gdzie będą grać?

Byłbym zapomniał stwierdzić, że w całej okolicy nie ma ani jednego boiska piłkarskiego! Jest tylko mała polana, na której można trochę kopać, ale ani grać ani trenować.

Ale oni przyjechali tu na odpoczynek i kondycję fizyczną. Zresztą odbędą jeszcze dwa treningi poważniejsze, na które specjalnie wyjadą. To im starczy.

Prognozy Bozovica

O 4-ej spotkaliśmy się wszyscy przy podwieczorku na tarasie. Nastrój poprawił się bardzo, po ciężkiej podróży. Rej wodzi Bożovic, który nikomu nie daruje, nikogo nie oszczędzi.

Rozmowa na temat mistrzostw Jugosławii toczy się przy partii szachów, rozgrywanej przez Bozovica z Gayerem. Dwaj przyjaciele z dwóch konkurujących klubów. Gayer dostał „mata" z czego Bozovic wywnioskował, że jego klub straci w ten sam sposób mistrzostwo.

Szybko minął przedwieczorny odpoczynek. O 7.30 są już wilcze apetyty. Bractwo rzuca się na kolację, jak gdyby nie jadło z cały tydzień. Świeże powietrze wzmaga apetyt.

Wielką konsternację wywołało życzenie kilku graczy:

— Wino!

P. Petkovic odmówił. Jakto wino na obozie sportowym....

Ale gracze mają swoją rację. Od lat przyzwyczaili się do tego napoju, nie sposób teraz odmówić im tego. Po chwili na stole pojawiają się karafki.

Zadowolony z tego obrotu rzeczy, wielki entuzjasta piłki nożnej — kelner dorzuca każdemu po jeszcze jednym sznyclu.

Spacer duchów

— Abyśmy tylko wygrali — dodaje.

Po kolacji obowiązkowy spacer. Trener Nemes prowadzi przez ciemny las oświecając drogę latarką. Co chwila ktoś się wywraca, ktoś pada w ciemnościach. Chodzę cały czas z nimi. Ten spacer duchów trwa pół godziny. Rozeszliśmy się o 22-ej. Wszyscy ruszają do łóżek.

Nemes odbywa obowiązkową wizytację. Wszystko w porządku. Wychodzę na powitanie. Niebo usiane gwiazdami, nastraja do rozmyślań.

— Jak to będzie 3 kwietnia? Czy i gracze myślą teraz o tym? Chyba nie. Ani razu ze mną na ten temat nie chcieli mówić. Mówią o wszystkim tylko nie o tym.

Kilka minut po szóstej budzi mnie Nemes.

— Wstawaj pan. Pójdziemy budzić chłopców. Zaczynamy dzień...

Docierający z pobliskich pokojów hałas wskazuje, że trudno nie będzie. Zbudzili się wszyscy sami.

Zaczął się drugi dzień kwarantanny.

O 7.30, według programu bieg na przełaj. Na przodzie łysa głowa trenera Nemesa. Na samym końcu — dwaj cywile. Kierownik obozu p. Petkovic i ja nabieramy apetytu do śniadania.

Na polanie mały odpoczynek a potym silna gimnastyka. Gracze się pocą, nam zimno... Tu w górach jeszcze przymrozki.

Komendę „koniec gimnastyki" przyjmują wszyscy radośnie. Wszystkim pilno do sali jadalnej. Pierwszy u stołu zjawił się Bozovic. Żąda za zwycięstwo w biegu na przełaj do stołu — podwójnych porcyj.

Po śniadaniu odpoczynek. Pierwsza poczta przyniosła gazety i już listy. Trzeba odpowiedzieć. Kilku chwyta za karty. Inni odpoczywają na leżakach.

Co myślą o meczu?

Spaceruję od jednego do drugiego. Chcę się dowiedzieć co myślą o meczu z Polską?

— W reprezentacji grałem 5 razy i na każdym meczu strzeliłem po jednej bramce. Przeciwko Polsce nie grałem ani razu. Gdybym grał — napewno nie przerwałbym dotychczasowej passy.

Przerywa Knezevic:

— Nie martw. się. Będziesz miał teraz okazję wyrównać. Musimy strzelić 5 bramek: Dla każdego z ataku — jedna.

Z boku przysłuchuje się Andelkovic:

— Nie żartujcie. Polacy grają teraz bardzo dobrze. Widziałem ich w ubiegłym roku w Paryżu, jak pokonali ligę paryską 5:1. Wracaliśmy wtedy z Irlandii. Polacy grali świetnie. Bardzo mi się podobali. Widziałem ich wówczas po raz pierwszy.

Rozmowę przerywa szum samolotu. Spieszymy do okien. Nad nami na wysokości 200 metrów krąży samolot. Obleciał hotel 5 razy a pilot pięć razy pokazał nam pięść. 5:0.

O 11-ej trener przerywa siestę. Znów spacerujemy grupkami godzinę. Lahner i Knezevic spieszą naprzód z książkami. Dwaj ci studenci politechniki belgradzkiej — korzystają z wolnej chwili i uczą się.

Przed 1-szą — siadamy do obiadu. Apetyty wilcze. Ledwo kończą obiad a już pytają, kiedy znów podadzą do stołu.

Po południu sygnał autobusu oznajmia przybycie nowych gości. Przyjechali Urch i Jazbinsek. Brak Glazera, Hügla i... Siposa. Przyjechał z Francji ale na obóz nie dojechał. Napisał list do związku, że o ile nie dostanie zwrotu kosztów pełnej podróży z Francji do Belgradu na obóz się nie stawi. Mają mu to wszyscy za złe.

O 4-ej na pobliskiej polanie bawią się piłką. Główkują, stopują, robią sztuczki. Potem trochę gimnastyki. Koniec.

Autobus szykuje się w drogę powrotną. Szykuję się i ja. Żegnamy się.

Wieczorem mieli przyjechać kapitan związkowy p. Popovic i delegat ministerstwa Wych. Fizycznego i Sportu radca X Aracic.

Rozminęliśmy się po drodze.

Pera Zlatoper.



NA STOPNIACH TURYSTYCZNEGO HOTELU W VENAC
rozsiedli się obozujący tam piłkarze jugosłowiańscy. Pierwszy od lewej stoi trener Nemes, za nim nasz korespondent — brat byłego bramkarza Legii — Grgi Zlatopera.



KNEZEVIC (B. S. K.)
w karykaturze naszego korespondenta.

Próbny galop Jugosłowian

BELGRAD, 24 marca.

Kandydaci do reprezentacji Jugosławii rozegrali dziś w Nowym Sadzie treningowy mecz z miejscowym klubem kl. A Vojvodina, która zwyciężyła przed kilku tygodniami z budapeszteńskim Nemzeti 5:1!

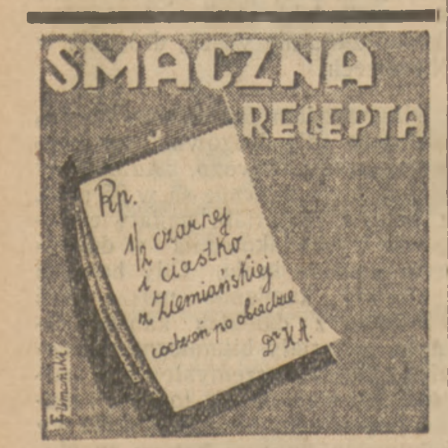
Do meczu z Vojvodiną stanęli reprezentanci w następującym składzie: Urch; Andelkoivc, Dubac; Lechner, Jazbinsek (Gayer), Knezevic (Kokotoivc), Tirnanic, Sipos (Vujadinovic), Lesnik, Bozovic, Kokotovic (Plesze).

Kapitan związkowy p. Popovic zdecydował się znów na kilka eksperymentów. Pozycje nieobecnych obrońców Higla i Matosica zajęli rezerwowi Andelkovic i Dubac, którzy wywiązali się ze swego zadania bardzo dobrze. Dobrze zagrał Urch w bramce.

W pomocy bardzo dobrze zagrał Lechner, Gayer słaby, Jazbinsekovi brak rutyny. Dobry Knezevic. Jeszcze lepiej wypadł, po raz pierwszy grający na tej pozycji Kokotovic. Ale jeszcze lepiej wypadł on na lewym skrzydle, toteż spodziewać należy się, że zajmie on pozycję tę 3 kwietnia. Plesze był dużo słabszy. Lesnik i Bozovic — bez błędu. Sipos, który wreszcie pojawił się w obozie nie specjalnie zaimponował. Zresztą miał mało piłek, nie było okazji do ujawnienia swej klasy. Sipos przejdzie jeszcze jeden egzamin 30 bm. na następnym meczu treningowym, również w Nowym Sadzie.

Mecz wygrali reprezentanci bez wysiłku. Do przerwy 5:0. Po przerwe zwolnili tempo i temu przypisać należy, że strzelili tylko dwie bramki. Vojvodina uzyskał honorowy punkt. Ogólny wynik 7:1, zadowolił kapitana związkowego i trenera.

P. Z.





TAK SIĘ STRZELA BRAMKI GŁOWĄ!
Silling kieruje do siatki węgierskiej piłkę podaną przez Kitzingera, na meczu Niemcy — Węgry 1:1.



Dąb przegrywa z Ukrainą i remisuje z Pogonią

LWÓW, 26.3. — UKRAINA — DĄB 2:1 (0:1). Bramki zdobyli: dla Dębu — Grzędziel; dla Ukrainy — Magocki i Bohurat. Sędziował p. Kuchar.

DĄB: Hajduk; Halama, Krawiec; Szymura, Sarnawski, Piachetka; Drzazga, Matuszek, Kopeć, Grzędziel, Wichary.

UKRAINA: Bosyj; Worobeć, Mikiosz II; Daniel, Hoszowski, Romaniec; Bohurat, Krajewski, Skrehota, Mikiosz I, Magocki.

Ukraina okazał się przeciwnikiem niezwykle twardym, który ustępował wprawdzie ślązakom pod wieloma względami, jednak braki pokrywał ogrom ambicji i zaciętości. Nie zraziła się Ukraina trwającą z górą 45 minut przewagą Dębu, nie przestraszyła się utraty bramki już w 3 min. Konsekwentnie, wyraźnie poprawiała swą grę i już w drugiej połowie była zespołem równorzędnym, a pod koniec meczu nawet całkiem wyraźnie lepszym.

Dąb przewyższał lwowian kondycją, startem, lotnością, raził natomiast brakiem zdecydowania, słabym zgraniem piątki napadu i brakiem strzelców. Widziało się dobrą postawę obu obrońców, czyste i wzorowe zagrania najlepszego piłkarza ślązaków, środkowego pomocnika Sarnowskiego, i ładne podeścia lotnego ataku. Pod bramką napad Dębu tracił na wartości, gubił się w nadmiernych kombinacjach, był za wolny i zupełnie nie strzelał.

W Dębie, obok Sarnowskiego, dobre były oba skrzydła, obrona pewna.

Ukraina miała okresy dosyć nierówne. Atak lwowian opierał się na lotnych skrzydłach, w trójce środkowej wyróżniał się Skrehota. Bardzo dobrze grał bramkarz Bosyj, wyróżniał się ponad to Worobeć w obronie.

Pierwsza połowa stała pod znakiem całkowitej przewagi ślązaków, którzy już w 3 min. na skutek niezdecydowania obrony Ukrainy, uzyskali przez Grzędziela pierwszą bramkę.

Po przerwie obraz gry uległ częstej zmianie. Początkowo przeważała Ukraina, po czym nastąpił okres przewagi Dębu, pod koniec groźniejszym zespołem była znowu Ukraina. Punkt wyrównujący zdobył dla lwowian Magocki, a zwycięską bramkę Bohurat.

●

LWÓW, 27.3. — Tel. wł. — *Pogoń — Dąb 1:1 (1:0)*. Bramkę dla Pogoni zdobył Kraus, dla Dębu Trąbka.

Pogoń: Albański; Jeżewski, Lemiszko; Hanin, Wasiewicz, Sumara; Schmidt, Kraus, Zimmer, Jedynak, Majowski.

Dąb grał dzisiaj w składzie nieco zmienionym. W bramce zagrał Pawłowski, na środkowej pomocy Skowroński, Sarnowski przeszedł na pozycję prawego pomocnika, a w napadzie zagrał na skrzydle Trąbka. Za dwa tygodnie wypadnie Pogoni rozpocząć kampanię ligową. W obecnym stanie nie mogłaby Pogoń sięgnąć nawet po skromne sukcesy punktowe. Tak wynika przynajmniej z tego co dziś widzieliśmy. Przeciwnik nie był wielkiej klasy. Jednak Ślązacy byli zespołem twardym, z powodzeniem przetrzymali okres przewagi Pogoni, by w drugiej połowie nawiązać grę otwartą równą, a w końcu znakomicie zafiniszować.

W grze Pogoni widziało się jeszcze wiele niedociągnięć. Drużyna lwowska, mimo sumiennej zaprawy, nie posiada dostatecznej kondycji. Pogoni brak startu, należytego opanowania i jakiegokolwiek zdecydowania pod bramką. Najlepiej jeszcze trzymała się cała linia pomocy. Obrona w pierwszej połowie poprawna, zaczęła się chwiać z chwilą, gdy Dąb zwiększył tempo. Najgorzej było z napadem. W ataku Pogoni grano zupełnie bez planu. Zimmerowi nie brakło wprawdzie inicjatywy, jednak nie znajdował on zrozumienia u współpartnerów. Przebłyski widziało się u Majowskiego, za to Jedynak był zdecydowanie wolny, a prawa strona Kraus — Schmidt grała wręcz beznadziejnie! W sumie napad Pogoni mimo doskonałego oparcia o linię pomocy nie mógł przebić się przez bronę śląską mimo, że miał okresy znacznej przewagi.

Dąb w pierwszej połowie grał słabo. W drugiej gdy zorientował się, że przeciwnik nie jest groźny, poprawił się wyraźnie a zakończył nawet w stylu zasługującym na pochwałę. U Ślązaków, podobnie jak w sobotę, najlepsza obrona Halama — Krawiec linia pomocy oraz obaj skrzydłowi Trąbka i Wichary.

Pierwsza połowa upłynęła pod znakiem całkowitej przewagi Pogoni. Atak lwowian z licznych szans wykorzystał tylko jedną przez Krausa w 10 m. gry. Od 45 m. Dąb był coraz groźniejszy. Wyrównującą bramkę zdobył w 82 m Trąbka, który wykorzystał źle obliczony wybieg Albańskiego.

We Lwowie rozegrano dzisiaj nast. mecze piłkarskie: Czarni — Świteź 3:1 (2:0), Hasmonea — Sokół 1:1 (0:0), Lechia — Zniesieńczanka 8:0 (0:0).

Skrupiło się na Warszawie

Obóz piłkarzy zakończył się. Gracze rozjechali się do swoich klubów i czynią obecnie ostatnie przygotowania do podróży. W piątek rano zbiorą się w Warszawie względnie w Katowicach by udać się w drogę do Belgradu.

W ub. czwartek odbyło się jeszcze jedno spotkanie treningowe. Przeciwnikiem obozowiczów była kombinowana drużyna Warszawy. Miała ona mniej szczęścia, niż Polonia, gdyż rozsierdzeni reprezentanci postanowili się zrehabilitować i w konsekwencji złoili Warszawie skórę. Wynik brzmiał 7:1.

I tym razem optycznie gra „repów" nie przedstawiała się najlepiej. Wciąż jeszcze akcjom brak było spoistości i wyraźnej linii. Niemniej jednak nie przejmujemy się tym zbytnio. Nie ulega wątpliwości, że ten sam Wilimowski czy Wodarz, gdy przyjdzie walka na całego grać będzie o pół klasy lepiej, niż w czasie treningu. Mimo zwycięstwa widać było wyraźnie, że gracze nie koncentrują się należycie i dzięki temu też popełniają gaffy, które przy poważnej robocie na pewno się nie zdarzą.

W Belgradzie będzie sprawa trudna, jednakże w obliczu odpowiedzialnego zadania piłkarze nasi z miejsca się podciągną i pokażą na co ich stać. Ambicja reprezentantów naszych jest: **wygrać!** A wiemy, że gdy trzeba, potrafią dać z siebie ostatni wysiłek, a wówczas nawet tych **„słabszych" nie wolno** lekceważyć.

500 złotych wygrać można zgadując wynik meczu Polska -- Jugosławia

załączyć znaczek za 50 gr	Wysłać pod adresem: Pol. Kom. Olimpijski, Warszawa, Wiejska 11

MECZ POLSKA—JUGOSŁAWIA

dn. 3.IV w Belgradzie

1) Wygra Polska Jugosławia
(niepotrzebne skreślić)
w stosunku ....

2) Pierwszą bramkę strzeli:
Polska Jugosławia
(niepotrzebne skreślić)

3) Do przerwy wynik:
dla Polski Jugosławii
(niepotrzebne skreślić)

Imię i nazwisko
. . . .

adres: . . . .

Kupony nadesłane po 2.IV udziału w konkursie nie wezmą.

W kuźni potęgi motoryzacyjnej Europy

Korespondencja własna Przeglądu Sportowego

Berlin, w końcu marca.

Samochodowy i motocyklowy doroczny salon niemiecki, zamknięty w Berlinie w pierwszych dniach marca dał wspaniały obraz niemieckich możliwości w motorowym sporcie na rok obecny. „Dział" maszyn sportowych, wspaniałych wyścigówek, typów rekordowych i terenowych — przedstawiał się doprawdy imponująco. Wystawa tegoroczna podkreślał dobitnie kierunki, w jakich idą konstruktorzy wszystkich typów niemieckich maszyn sportowych dla osiągnięcia ostatecznej hegemonii nie tylko w automobiliźmie, ale też i w motocykliźmie światowym.

Wiadomym jest ogólnie Czytelnikom „Przeglądu Sportowego", że w sporcie samochodowym opanowali Niemcy tak wyścigi szosowe, górskie i torowe, jak i zawody terenowe. I jedynie w dziale rekordów samochodowych nie mają wyników kompletnych, znaczy to, że poza stworzeniem terminu „rekordów na drogach publicznych" przez doskonałe rezultaty jazd eksperymentalnych na autostradach — zręcznie od separowali się od jedynego przez nich nie atakowanego a jednak ciągle ich drażniącego rekordu absolutnej szybkości na samochodzie. Rekord ten, jak wiadomo, należy do Anglika kpt. G. E. T. Eyston'a, wynosząc około 513 km/g.; niemiecki rekord szybkości na „drogach publicznych" wyniósł ostatnio w „wykonaniu" Caraccioli — 437 km/g.

W motocykliźmie osiągnęli Niemcy już prawie kompletny prymat. Bezwzględny rekord szybkości (Henne — 280 km/g.), najwyższe szybkości i rekordy sprawności maszyn i zawodników w różnego rodzaju wyścigach, raidach i jazdach eksperymentalnych — pozwoliły na może jeszcze nie jaskrawo widoczne tym niemniej konkretne zdystansowanie dwóch wielkich konkurentów: Anglii i Włoch.

BRAK KIEROWCÓW

Największą troską managerów niemieckich ekip sportowych jest brak kierowców, powstały przez wycofanie się wielu dotychczas dobrze zasłużonych oraz przez brak wartościowego narybku. W najgorszej chyba sytuacji znajduje się Auto Union (grupa samochodowa), w której nie ma już Rosemeyera i von Deliusa, z której ostatecznie wycofał się też Hans Stuck v. Villiez, przerzucając się na rekordowy sport wodny. Ma on zamiar bić światowy rekord szybkości na wodzie. Zastąpić ich mają: znany motocyklista i dotychczasowy jeździec narybku Hasse oraz wybrani na ostatecznym egzaminie na włoskim torze Monza, odbywającym się właśnie teraz. Wspomniany tor jest jedynym zdatnym w Europie do użytku w styczniu, tam egzaminują wszystkich kierowców managerowie „stajni" zawodowych i fabrycznych. Samochodowa grupa Mercedesa pozostaje nadal bez zmian, poprowadzi ją do walki manager Neubauer

Z grup motocyklowych w nieprzyjemnym położeniu znajduje się BMW, przez wycofanie się Hennego i Ley'a. Pozostaje w niej Gall oraz Meyer, nowa gwiazda niemieckiego motocyklizmu. Słyszy się tu, że może Stanley Woods, po latach straszliwego pecha na Velocette, Husquarna i DKW — poprowadzi BMW do zwycięstwa? NSU — te słynne niemieckie 350-ki, prowadzone będą przez znanych dotychczas zawodników. Ale w 250-kach nie ujrzymy już Artura Geissa, który po ostatnim wypadku ma nadal niedowład jednej ręki. W tej kat., jak i w 175-kach, pojadą Winkler i Kluge, ten ostatni usławiony niesłychanym 4-krotnym sukcesem na terenie Australii.

NAJSZYBSZE MASZYNY W ŚWIECIE

Niemieckie wyścigówki samochodowe nie napotkają w tym roku zapewne na poważniejszą konkurencję. Wszystko to będą nowe, nieznane dotychczas maszyny, budowane według nowych reguł wyrównania wagi maszyny i pojemności silnika. Jedno da się już teraz stwierdzić, mianowicie, że Niemcy idą po linii stosowania silników kompresorowych najwyższej dopuszczalnej pojemności, t. zn. 3000 ccm., rezygnując z możliwości stosowania wielkich bezkompresorowych silników aż 4500 ccm. Maszyny te nie będą wykazywać o wiele mniejszych szybkości od dotychczasowych a pozostając stale w rękach zawodników firmowych i pod opieką managerów i mechaników fabrycznych — przez specjalne przygotowanie do każdego wyścigu, będą nadal typami niezwyciężanymi przez kierowców prywatnych.

W grupie motocykli wszystko zdaje się przemawiać za sukcesami niemieckimi. Ich bronią w 500-kach jest kompresorowa, 2 cyl. BMW, o szybkości na torze około 230 km/g. Konkurencją dla niej jest włoska Gilera o silniku kompr. 500 ccm, 4 cyl., może też jeszcze przeszkadzać i włoska 2 cyl. Guzzi. Są to jednak typy o wiele delikatniejsze, trudne do wykorzystania zwłaszcza na torach, łatwiejsze do prowadzenia na szosach i w górach. O 250-kach DKW nie trzeba wiele mówić są to dziś i pozostaną nadal najszybsze maszyny świata w swej kategorii.

Janusz J. Makowski.

Wysiłki Włochów

do dotrzymania Niemcom kroku

Mediolan, w marcu.

Niesłychany rozwój niemieckiego sportu motorowego, dystansującego systematycznie włoski automobilizm wyścigowy i przekreślający większość wysiłków włoskich motocyklistów, powoduje ciekawe przemiany w polityce kierowników włoskiego sportu motorowego. Ten rok powinien przynieść tu olbrzymie sensacje na wszystkich odcinkach. Nowe reguły dla samochodów wyścigowych, obowiązujące od roku obecnego, pozwoliły Włochom na opracowanie nowych maszyn, które, korzystając z wyrównania pod względem pojemności silników i wag kompletnych maszyn, będą miały bez wątpienia większe szanse w walce z Niemcami niż dotychczas.

Włoskie samochody wyścigowe na sezon 1937, to niezmiennie Alfa-Romeo i Alfieri Maseratti. Obydwie marki, podobnie do Niemców, hołdują zasadzie silników kompresorowych maksymalnej dopuszczalnej pojemności 3 litr., nie jest jednak wykluczone, że ze względów propagandowych wytwórnie te lansować będą i typy o silnikach bezkompresorowych nawet do górnej dopuszczalnej granicy 4,5 litr.

Maszyny te będą miały w tym roku o wiele więcej szans niż dobre technicznie, ale źle wykorzystywane modele roku ubiegłego. Pod względem form zewnętrznych niewiele będą różnić się od maszyn niemieckich, ale bo nich wcale nie będą podobne typy np. francuskie i angielskie, powstałe w pracowniach konstruktorów, kroczących przecież odmiennymi drogami.

Interesować tu będzie bez wątpienia najbardziej hegemonia włoska w dziedzinie wyścigów maszyn małych kategorii, gdzie dotychczas Alfieri Maseratti były praktycznie nie do pobicia.

Największe kłopoty włoskim maszynom sprawiają opony oraz trudności osiągania szybkości wyżej 330-u kilometrów. O włoskich rekordach na szybkość na samochodach nic się nie słyszy. Włosi nie są wcale nastawieni na rekordowy sport samochodowy, co może bardzo dziwić tych, którzy obserwują ciągłe śrubowanie szybkości włoskich pilotów i motocyklistów.

Motocykliści tutejsi przejawiają tymczasem aktywną działalność. Interesuje ich sport terenowy (szczególnie po „eksperymentach" abisyńskich), a dalej w równej mierze wyścigi i rekordy. Ostatnio największą tu sensacją po wystawie motocyklowej są przygotowania Taruffi'ego do bicia bezwzględnego rekordu Niemca Hennego, wynoszącego 279.5 km/g., kiedy to wymieniony Niemiec podczas jednej z prób przekroczył praktycznie szybkość 280 km/g.

Ostatnie techniczne eksperymenty niemieckie dowiodły, że motocykle rekordowe nie powinny mieć karoserii zamkniętych. Dlatego po wielu niepowodzeniach jechał Henne na maszynie tylko z niewysokim, otwartym pancerzem aerodynamicznym, dlatego też Taruffi dla swej maszyny „wybudował" brzydką, nieforemną „nadaskę", otwartą od tyłu. Ostatnim jego wynikiem, osiągniętym za cenę lekceważenia życia, była cyfra szybkości 247 km/g. Teraz chce jechać ponad 280 km/g.

Maszyna jego jest ponownie przebudowana: jest to typ Gilera 500 ccm., o silniku 4-cylindrowym górno-zaworowym ze sprężarką. Posiada oczywiście resorowanie tyłu, podobnie jak i niemieckie BMW ma charakter maszyny torowej.

W wyścigach startują Włosi na 500-kach Guzzi i Gilera, w 250-kach na Guzzi. Ta ostatnia marka dysponuje maszynami konstrukcyjnie nie przebudowanymi od lat z górą pięciu. Tym niemniej osiągają one rewelacyjne wyniki, szybkości zwłaszcza 500-ek są nadzwyczaj wysokie, przekraczając w wyścigach torowych w każdym razie 200 km/g. Należy tu dodać, że włoscy zawodnicy są pierwszorzędnym materiałem na kierowców wyścigowych. Są b. inteligentni, żywiołowi, inaczej zupełnie reagują na istotę niebezpieczeństwa jak zawodnicy z jakiegokolwiek kraju. Dokładna obserwacja wyników tegorocznych zawodów tak samochodowych jak i motocyklowych pozwoli nam na pewno stwierdzić że włoski sport samochodowy odradza się, a motocyklowy jednak... nie ginie.

Azy.



Pierwszy akt mistrzostw motocyklowych Polski w raidzie



Sezon motocyklowy w Polsce rozpoczyna tradycyjnie największy klub motocyklowy Polski — PKM. Jak w innych latach tak i teraz sezon imprez zainaugurowany będzie dorocznym wiosennym Raidem Szosowo - Terenowym. Impreza ta odbędzie się w dniu 9 i 10 kwietnia.

IX Raid PKM-u składać się będzie z czterech prób, które zadecydują o ostatecznej klasyfikacji zawodników. W pierwszym dniu odbędzie się próba zrywu i hamowania oraz jazda raidowa podczas nocy. Drugiego dnia odbędzie się raid dzienny i próba szybkości w terenie.

Próba zrywu i hamowania odbędzie się na przyjętych u nas zasadach t. zw. prób Monte Carlo.

Raid nocny rozpocznie się w pierwszym dniu zawodów o godzinie 19-ej. Zawodnicy ze startu, znajdującym się na początku Al. Żwirki i Wigury, wyruszą w odstępach jednominutowych w kolejności numerów startowych. Trasa raidu, wynosząca 160 km, prowadzić będzie przez Grójec — Belsk — Wilków. Tu nastąpi kontrola czasów oraz wjazd w teren na Białą Rawską. Następnie zawodnicy udadzą się na Babsk — Mszczonów — Raszyn do mety w Warszawie (na ul. Puławskiej).

Start do raidu dziennego nastąpi drugiego dnia zawodów o godz. 8 rano na placu Wilsona. Trasa raidu wyniesie około 250 km (w czym około 20 proc. odcinków terenowych) i prowadzić będzie z Warszawy piaszczystymi drogami leśnymi Puszczy Kampinowskiej na Laski - Palmiry do Nowego Dworu, później zaś przez Nieporęt — Radzymin oraz po osi Radzimin — Wyszków — Brok n.Bugiem — Sadowne — Stanisławów — Mińsk Mazowiecki do Miłosnej, gdzie nastąpi zakończenie raidu i start do próby terenowej.

Próba terenowa będzie ostatecznym egzaminem, który wykaże odporność zawodników na trudy długiej jazdy, oraz wykaże ich możliwości w zakresie techniki prowadzenia motoru w ciężkim terenie na maksymalnym gazie. Trasa próby szybkości będzie wynosiła około 3 km.

Maszyny startujące w raidzie podzielone zostaną na pięć kategorii. W pierwszej startować będą, coraz bardziej popularne u nas motocykle do 125 ccm pojemności silnika, w kat. drugiej — solówki o pojemności do 350 ccm, w kat trzeciej — solówki ponad 350 ccm, w kat. czwartej — motocykle z przyczepkami do 600 ccm, w kat. piątej ponad 600 ccm.

W zależności od litrażu maszyn stawiane będą zawodnikom różne warunki na trasie raidu. Podczas raidu nocnego pierwsza będzie musiała osiągnąć średnią 30 km/godz., kat. 2 — 45 km/godz., kat. 3 — 50, kat. 4 — 45, kat. 5 — 50 km/godz.

W raidzie dziennym wartości te będą podwyższone po 5 km/godz.

Do raidu przypuszczalnie zgłosi się „wyposzczona" całozimową bezczynnością elita polskich motocyklistów. Spodziewana jest emocjonująca walka między trzema najpoważniejszymi motocyklistami Polski: Jakubowskim, Dochą i por. Nahorskim. Zapisy do raidu przyjmuje PKM. do dn. 7 kwietnia. Trzeba zaznaczyć, że impreza będzie pierwszą punktowaną do mistrzostw motocyklowych Polski. (ems)

Najbliższy program P. Z. M.

Kwiecień

9—10 PKM — Warszawa — IX Raid szosowo - terenowy międzyklubowy.

18 — MKZS Gdynia — Zawody na torze żużlowym w Gdyni — międzyklubowe.

24 — KS Union — Touring Łódź — Raid dookoła m. Łodzi szosowo - terenowy ogólnopolski zamknięty.

Maj

1 WKS Legia Warszawa — pogoń za czołgiem — międzyklubowa.

1 — MKZS Cieszyn — Wyścig ulicami miasta Cieszyna — międzyklubowy.

2—3 — Motoklub „Unia" Poznań — Raid „STO-MIL PO POLSCE" — ogólnopolski zamknięty.

8 — Motoklub „Unia" Poznań — Ogólnopolskie otwarte wyścigi motocyklowe po ulicach m. Poznania o VI Złoty Kask.

15 — OZM Katowice — Ogólnopolskie otwarte wyścigi na torze żużlowym w Katowicach.

22 — WKS Legia — Warszawa, na zlecenie PZM — Warszawa — święto motocyklowe i Radio-Raid — ogólnopolski zamknięty.

26 — MKZS Gdynia — Zawody na torze żużlowym — międzyklubowe.

26 — LKM Łódź — Ogólnopolski zamknięty raid szosowy terenowy.

28—29 — GKM „Batoria" — Grodno — Raid: Grodno — Wilno — Narocz — międzyklubowy.

29 — BBKM Bielsko i MKZS Bielsko — Ogólnopolskie otwarte wyścigi motocyklowe ulicami Bielska.

Motoryzacja - Benzyna

Impas w dziedzinie motoryzacji, trwający całe lata, został nareszcie, dzięki wysiłkom Rządu, przełamany. Zmiany w ustosunkowaniu się władz administracyjnych, a w szczególności władz skarbowych do automobilizmu potrafiły tego dokonać. Osiągnięcia na tym polu ostatniego roku pozwalają żywić na dzieję, iż z każdym rokiem motoryzacja coraz bardziej będzie się rozwijać.

To przypuszczalne tempo rozwoju motoryzacji niesie ze sobą dwa ważne problemy tak dla samej sprawy, jak i dla gospodarstwa społecznego kraju. Problemami tymi są:

1) należyte zaopatrzenie w odpowiedni sprzęt motorowy,

2) zabezpieczenie pokrycia na materiały napędowe.

Sprzęt motorowy długie lata jeszcze będziemy musieli w znacznych ilościach importować, krajowa produkcja bowiem nie sprosta wzmagającemu się zapotrzebowaniu, a zakładanie nowych fabryk nie jest łatwe tak ze względu na bądź co bądź ograniczoną pojemność rynku wewnętrznego, jak i na silnie zróżniczkowane indywidualne gusta odbiorców.

Kwestia pokrycia zapotrzebowania na materiały napędowe przedstawiałaby się o wiele lepiej, jesteśmy bowiem pod tym względem obecnie zupełnie samowystarczalni. W roku ubiegłym zużycie benzyny wyniosło 8.600 wagonów, przy czym z produkcji pozostało nam jeszcze 4.700 wag. na eksport, z czego wynika, że jesteśmy przygotowani do zaopatrzenia w potrzebne paliwo jeszcze o około 50 proc. większej ilości pojazdów mechanicznych. Ta ostatnia cyfra da się w sposób dość pokaźny powiększyć uwzględniwszy produkcję benzolu oraz spirytusu, które w wypadku krytycznym musiałyby być w zwiększonych dawkach do mieszanek stosowane.

Rzeczywistość przeczy jednak tak optymistycznemu traktowaniu tej sprawy. Wzrost uprzemysłowienia kraju pochłania coraz większe ilości benzyny i benzolu, dla celów napędowych pozostanie zatem mniej tych środków, a ponadto — i to najważniejsze — powoli, lecz stale spada produkcja benzyny, bez której mieszanki napędowe istnieć nie mogą. Spadek produkcji benzyny jest konsekwencją stałego zmniejszania się wydobycia surowca, t. j. ropy naftowej.

Spadek wydobycia ropy jest — biorąc rzecz w dłuższym okresie czasu — znaczny. W ciągu ostatniego 10-lecia wydobycie ropy spadło z 73.600 wagonów na 50.130 wag., t. zn. o przeszło 30 proc. i, pomimo poczynienia wszelkich możliwych wysiłków ze strony przemysłu, obniżającego się wydobycia ropy z roku na rok nie udało się powstrzymać.

Sytuacja jest groźna zarówno dla gospodarstwa narodowego, jak i dla świetnie zapowiadającej się motoryzacji. Importu nie tylko sprzętu motorowego, lecz i materiałów pędnych — nasze gospodarstwo już nie wytrzyma. Motoryzacja pozbawiona będzie podstawy w momentach największej potrzeby, t. zn. w chwilach jakichś zawikłań politycznych. Jak ciężkim gospodarczo jest import materiałów pędnych dla kraju dostatecznie zmotoryzowanego świadczy przykład Francji, posiadającej z reguły ujemny bilans handlowy w wysokości 5 do 6-ciu miliardów franków rocznie, z czego 3.5 miliarda przypada na import materiałów napędowych.

Do zachwiania samowystarczalności w dziedzinie przetworów naftowych nie można zatem dopuścić — jest to pierwszorzędny problem znaczenia państwowego.

Przyczyną stałego zmniejszania się wydobycia ropy jest wiercenie szybów na starych, w znacznym stopniu wyczerpanych, terenach naftowych, oraz zbyt mała ilość wierconych szybów.

Czemu tak się dzieje?

Otóż przemysł naftowy nie jest rentowny, nie posiada więc środków finansowych na przeprowadzanie wierceń szybów na szeroką skalę, nie może iść z wierceniami na tereny nowe, obiecujące wprawdzie większą wydajność, lecz niepewne, siłą rzeczy więc musi obracać szczupłe środki, stojące mu jeszcze do dyspozycji, na wiercenia na terenach ubogich, lecz znanych, gdyż te są mniej ryzykowne. Skutek tego jednak jest taki, jak już powiedziano, mianowicie niemożność opanowania spadku wydobycia ropy.

Aktywność wiertnicza przemysłu naftowego w ostatnich latach była następująca:

W roku 1935 odwiercono 86.000 m szybów, wydobycie ropy wyniosło 51.500 wagonów.

W r. 1936 odwiercono 107.000 m. przy produkcji 51.000 wagonów.

W r. 1937 odwiercono 138.000 m, wydobycie zaś ropy wyniosło tylko 50.000 wagonów.

Okazuje się więc, że nawet olbrzymi, jak na nasze warunki, wysiłek wiertniczy roku 1937, nie był w stanie skompensować postępującego stale spadku wydobycia ropy. Dla powstrzymania spadku należało w r. 1937 odwiercić nie 138.000 m, a przeszło 200.000 m, a zatem dwa razy tyle ile odwiercono w r. 1936, jednakże środki finansowe przemysłu naftowego na to nie pozwoliły.

Wzmożenie wierceń w r. 1937 możliwe było tylko dzięki temu, iż utarg przemysłu za sprzedane produkty wzrósł o 10 milionów w porównaniu z r. 1936, kiedy utarg przemysłu osiągnął najniższą kwotę w ostatnim 10-leciu, 113 milionów zł, zamiast 230 milionów zł w r. 1928.

Już porównanie tych dwu cyfr świadczy o głębokości upadku przemysłu naftowego w Polsce.

Dla odwiercenia w r. 1937 przeszło 200.000 m, aby produkcję utrzymać na poziomie z r. poprzedniego, utarg powinien był się powiększyć nie o 10, a o 30 milionów złotych.

Nie trzeba zapominać, że ciągłość wierceń za ropą jest w przemyśle naftowym koniecznością, gdyż wyczerpujące się szyby muszą być stale zastępowane nowymi — wymaga tego ciągłość produkcji.

Dla dźwignięcia przemysłu naftowego wzwyż potrzeba wierceń i jeszcze raz wierceń, a na to znowu pieniędzy, które przypłyną tylko w tym wypadku, o ile przemysł będzie dla kapitału atrakcyjny, t. zn. o ile będzie rentowny, tę to właśnie rentowność należy mu stworzyć.

S. Z.

Ministerstwo Komunikacji w programie inwestycyjnych robót drogowych na rok 1938—1939 przewiduje:

1) Wybudowanie 100 km. nowych dróg bitych państwowych kosztem 4.400.000 zł. Większość dróg projektowana do budowy znajduje się na Kresach Wschodnich. Z ważniejszych odcinków należy wymienić:

a) Kobryń — Pińsk
b) Zuprany — Soły — Smorgonie — Lebiedziew
c) Łuck — Czartków — Horochów
d) Łuck — Kiwerce — Rożki

2) Przebudowę i budowę nawierzchni ulepszonych na główniejszych traktach państwowych w ilości 286 km kosztem 30.000.000 zł. Z główniejszych traktów na których będą wykonywane roboty należy wymienić:

a) Myślenice — Nowy Targ — Zakopane
b) Będzin — Miechów
c) Piotrków — Częstochowa
d) Kielce — Busk
e) Radom — Kielce
f) Garwolin — Lublin — Tomaszów i Żółkiew — Lwów
g) Łowicz — Kutno
h) Łódź — Sieradz.

3) Poza tym przewiduje się budowę większych i mniejszych mostów na terenie całego państwa kosztem 8.300.000 zł., oraz na zapomogi dla samorządów na budowę nowych dróg samorządowych łącznie z gminnymi sumę 6.000.000 zł. (długość projektowanych dróg wybudowanych przy tej pomocy wyniesie około 275 km.)

Raid Berlin — Rzym

Jedną z największych europejskich imprez raidowych będzie w tym roku zainaugurowana jazda Berlin — Rzym. Początkowo chciano zawody te rozegrać jako wyścig, porzucono jednak ten projekt ze względu na charakter większości maszyn niemieckich. W zawodach tych przecież zwyciężyłyby maszyny włoskie, szybsze i zwrotniejsze. Nie należy zapominać, że Włosi dysponują tak wspaniałym materiałem maszynowym o jakim Niemcy chyba nie wiele wiedzą. Przede wszystkim wymienić należy Lancia 1,5 ltr., dalej Maseratti Sport, duża Alfa Romeo i Fiat Sport. Niemcy wystawiliby BMW Sport 2 ltr. i Wanderer kompresor, są to jednak maszyny nawskroś sportowe. Turystyczne wozy niemieckie, jak np. Mercedes 1,7 czy też Wanderer W-24 są maszynami szybkimi i wytrzymałymi, nie mogły by jednak konkurować z typami włoskimi, posiadającym niespotykany gdzieindziej charakter sportowy.

G. E. T. Eyston

Kapitan G. E. T. Eyston szykuje się do ponownych prób rekordowych, chcąc osiągnąć wynik, jaki mógł by daleko odsadzić cyfrę jego szybkości od wyniku Caraccioli. Już teraz maszyna jego jego odpowiednio przebudowana, ma dać okrągło 590 km/godz. Ile da w praktyce? Oto pytanie tych, którzy z zastrzeżeniem przyjmują oświadczenia Eystona. Przecież ostatnio zapowiedział 560, a dostał tylko... 520 km/godz. Różnica olbrzymia. Eksperymenty rekordowe podejmie Eyston ponownie na dnie wyschniętego jeziora Siennego w stanie Utach (USA), przypuszczalnie w sierpniu.

Cracovia przegrywa ze Śląskiem 1:4

KRAKÓW, 27.3. — Tel. wł. — Śląsk (Świętochłowice) — Cracovia 4:1 (1:1). Bramki strzelili Cebula 2, God i Kulawik jedna, dla Cracovii Majeran.

U progu sezonu Cracovia zgotowała zwolennikom przykrą niespodziankę, przegrywając ze Śląskiem świętochłowickim.

Gospodarze mają na usprawiedliwienie, że wystąpili bez Lasoty, Góry, Korbasa i Szeligi. Początkowo gra była b. ciekawa i Śląsk uzyskał prowadzenie przez Kulawika w 17 min. W tym momencie rozpętała się burza śnieżna tak, że przerwano mecz na 20 min. Dalsza gra na śliskim terenie była już mniej ciekawa, a boisko odpowiadało szybkim Ślązakom. Cracovia wyrównuje z dalekiego strzału Majerana. W Cracovii zadowoliło jedynie trio defensywne i Grünberg w pomocy. W drużynie Śląska doskonale wypadł bramkarz, środkowy pomocnik oraz God i Cebula w ataku.

WISŁA KRAKOWSKA WYGRYWA W BIELSKU

W Bielsku rozegrany ostał mecz piłkarski pomiędzy reprezentacją podokręgu bielsko-bialskiego a drużyną Wisły. Zasłużone zwycięstwo odnieśli ligowcy w stosunku 4:1 (2:1). Bramki uzyskali: dla Wisły Artur, Habowski, Łyko i Ogrodnicki, dlo gospodarzy Gajda.

Sensacje w lidze krakowskiej

KRAKÓW, 23.3. — Tel. wł. — W mistrzostwach piłkarskich Ligi okręgowej były dziś aż trzy sensacyjne wyniki. Wawel pokonał Podgórze grające w osłabionym składzie 3:2 (3:0). Tarnovia wygrała z Makabi 4:0 (2:0). Związek Strzelecki z Chełmka oddał punkt Krowodrzy 2:2 (0:1). Korona zremisowała z Orzegorzeckim 1:1 (1:1), wreszcie w Chrzanowie Fablok pokonał Nadwiślan 6:2 (4:0).

Ł. K. S. — UN. TOURING 4:1

ŁÓDŹ, 27.3. — Tel. wł. — ŁKS — Union Touring 4:1. (1:0). ŁKS wystąpił z odmłodzoną linią ataku, w której debiutował nowo pozyskany Jach na skrzydle, grający u boku Szczeglińskiego. Na środku grał Lewandowski, dalej Korpowicz i Muller.

W linii pomocy niespodziewanie znalazł się na środku Król, który przed tygodniem grał w obronie a przed dwoma i w ataku. Po bokach grali Strzygoński i Tadeusiewicz. W obronie po raz pierwszy w tym sezonie zagrali razem Gałecki i Karasiak. W bramce Nowak. zawodnik dotąd nieznany.

Po meczach z Dębem i Naprzodem nie obiecywano sobie wiele po grze ŁKS. Tymczasem w tym zestawieniu wypadł on bez porównania lepiej, choć z Jachów i Korporowicza pociecha będzie zdaje się wątpliwa. Kombinacyjnie i technicznie wypadła cała drużyna jeszcze nie najgorzej, atak stanowczo za mało strzelał.

Mecz był dość ciekawy zwłaszcza w pierwszej swej fazie. Klasą dla siebie był Gałecki, który też zbierał zasłużone oklaski za piękne interwencje. Niespodziewanie dobrze wypadł Król na nowej pozycji, bezsprzecznie najlepszy obok Gałeckiego zawodnik na boisku. Poza tym jeszcze Lewandowski w ataku, zdobywca trzech bramek zasługuje na wzmiankę. Czwartą bramkę zdobył Szczegliński.

Drużyna Union Touringu zaprezentowała się przeciętnie. Jedynie obrona Durka i Strzelczyk oraz napastnicy Gosko i Klimczak stali na wysokości zadania. Trzecia bramka ŁKS padła z wyraźnego spalonego Sędziował p. Winiarski. widzów mało.

WOSTAL I PIONTEK W FORMIE

MYSŁOWICE, 27. 3. — Tel. wł. — Niemałą sensacje wywołał tu występ wicemistrza Polski AKS z Chorzowa, który pokonał 06 Mysłowice 8:0 (5:0). Chorzowianie wystąpili w pełnym składzie z Wostalem, Piontkiem i Pytlem na czele. Oni też wraz z Pochopinem sa autorami wszystkich bramek. Cały napad chorzowski, a zwłaszcza jego trójka środkowa, pracował doskonale. Pomoc zagrała poprawnie. Trio obronne nie miało okazji do wykazania swoich umiejętności wobec niegroźnego ataku mysłowiczan.

Turniej w Wilnie

WILNO, 27.3. — W Wilnie przez dwa dni odbywał się turniej piłkarski przy udziale czterech drużyn jednocześnie.

Wyniki turnieju przedstawiają się następująco: Śmigły — Hapoel 14:0, Ognisko — Makabi 1:1, Śmigły — Ognisko 4:1, Makabi — Hapoel 13:0.

Liga Warszawy

Niespodzianką mistrzostw Ligi Okręgowej WOZPN był remis lidera tabeli Fortu Bema z Legią. Na czele tabeli po niedzielnych rozgrywkach w dalszym ciągu kroczy Fort Bema 23 pkt przed Okęciem 21 pkt i Legią 16 pkt. Wyniki meczów były następujące:

WARSZAWIANKA — CZARNI 5:0 (1:0). Warszawianka wystąpiła z ligowcami Wasiem, Pirychem, Jokszem i bez większego wysiłku pokonała Czarnych. Bramki dla Warszawianki zdobyli: Joksz i Prosator po i Izydorczak. Sędziował dobrze p. Al. Pichelski.

FORT BEMA — LEGIA 2:2 (0:0). Fort Bema prowadził nawet 2:0, potem musiał jednak skapitulować przed atakiem Legii. Bramki dla Fortu Bema zdobyli Kalendarczyk i Dmoch, dla Legii — Frankowski.

ORKAN — STARACHOWICE 2:2 (1:2). Gra ostra nawet brutalna. Tempo meczu bardzo żywe. Bramki dla Orkanu zdobyli: Ogrodziński i Jung, dla Starachowic: Cytrowicz i Luchter. Sędziował kpt dr Kaliński bez zarzutu.

HURAGAN — ZNICZ 6:1 (1:1). Gracze Znicza pokłócili się i w 84 minucie zostało tylko 5 graczy z robotniczej drużyny. Sędzia owbec zdekompletowania drużyny przerwał mecz. Bramki dla Huraganu zdobyli: Czyżewski 3, Bies, Dobrowolski.

PWATT — OKĘCIE 1:1 (0:1). Bohaterem meczu był bramkarz PWATT-u Kondracki. Bramkę dla PWATT-u zdobył Wójcik, dla Okęcia — Chęć. Sędzia p. Krukowski.

GRANAT — CWS 2:0 (1:0). Mecz o mistrzostwo Ligi Okręgowej WOZPN rozegrany w Skarżysku. Dla Granatu bramki zdobyli: Duczyński i Zbroja. Sędziował p. K. Bergtal.

MECZ WARSZAWIANKA — PWATT, który zakończył się zwycięstwem Warszawianki 4:2 o mistrzostwo Ligi Okręgowej zweryfikowany będzie 3:0 w.o. dla PWATT-u, gdyż w drużynie zwycięzców grał nieprzepisowo w tym meczu Rusin z Okęcia.

Brygada pokonana

BĘDZIN, 27.3. — Tel. wł. — Mecz o mistrzostwo zagłębiowskiego OZPN. Brygada (Częstochowa) — KS. Brynica z Czeladzi zakończył się sensacyjną porażką częstochowian w stosunku 0:1 (0:0). Bramkę strzelił Krupiński z karnego. Brygada miała okazję wyrównać z karnego, który nieudolnie egzekwował Krzyk. Widzów 1200. Sędziował p. Moszkowicz.

Mimo fatalnej pogody na Śląsku rozegrano cały szereg meczów piłkarskich. Na uwagę zasługuje sensacyjny remis Naprzodu na boisku w Lipinach w spotkaniu z Pogonią N. Bytom 1:1 (1:0).

Inne wyniki: Slavia (Ruda) — KPW (Katowice) 9:1 (4:0). Unia Sosnowiec — Wawel (Nowa Wieś) 7:0 (0:0). Naprzód (Katowice) — 07 Siemianowice 2:1 (1:0). Czarni (Chropaczów) — Naprzód (Ruda) 3:1 (2:0) i Warta Zawiercie — PPW (Katowice) 3:5 (1:2).

Węgry — Grecja 11:1

BUDAPESZT, 25.3. — Grecja skończyła swą karierę w mistrzostwa świata. Po dwu zwycięstwach nad Palestyną wpadła na Węgrów, którzy z łatwością pobili ją 11:1 (7:0). Bramek padło zresztą znacznie więcej, jednak sędzia p. Xifando z Bukaresztu nie uznał ich.

Nagły deszcz, bezpośrednio przed meczem, rozmiękczył boisko, co dla Greków, przyzwyczajonych do twardego terenu, było niekorzystne. Węgrzy mimo zwycięstwa nie bardzo się podobali. Zawiódł nowy środkowy napastnik Nemes, również Szűcs w centrum pomocy pozostawiał wiele do życzenia. Bramki zdobyli w kolejności: Csengeller, Titkos, Csengeller, Vincze i Nemes 2 do przerwy. W drugiej połowie: Nemes, Csengeller, Titkos, Csengeller.

W ostatniej minucie prawoskrzydłowy Grecji Miakis zdołał zdobyć punkt honorowy. Najlepszym graczem gości był, mimo wysokiej porażki, bramkarz Papadobulos.

Argentyna wycofała się definitywnie

Z Paryża donoszą, że Argentyna definitywnie wycofała się z udziału w mistrzostwach świata. Na decydującym zebraniu w Rio de Janeiro tylko sześć głosów opowiedziało się za wyjazdem do Europy, przeciwnych było 26!

Dzięki tej decyzji Rumunia znalazła się w doskonałej sytuacji, gdyż przejdzie ona z miejsca do drugiego koła, w którym natknie się na Szwecję, która również przedostanie się tam bez gry (przeciwnikiem była Austria).

Wobec wycofania się dwu rozstawionych drużyn było by jednak rzeczą słuszną, by FIPA dopuściła do turnieju jeszcze dwie dalsze drużyny, tak, by na starcie znalazła się sakramentalna 16-stka!

Plon niedzieli

Cross śląski

SOSNOWIEC, 27.3. — Tel. wł. Bieg na przełaj o mistrz. śląskiego OZLA. stracił dużo z powodu nagłego pogorszenia się pogody i złej trasy. Mimo to na starcie stanęło 60 zawodników i zawodniczek. Wyniki: seniorzy — 1) Sitko (KPW Katowice), 2) Przybyła (Stadion Chorzów), 3) Kolenda (Sokół Krywałt); juniorzy — 1) Bożek przed Słobodą i Gajosem (KPW. Katowice); panie — 1) Jossówna przed Izydorówną i Strzelczykówną, wszystkie Sokół Krywałt. W punktacji ogólnej o nagrodę śląskiego OZLA prowadzi KPW 41 p., Sokół Krywałt 36 p., Stadion 12 p.

Cross w Łodzi

ŁÓDŹ, 27.3. — Tel. wł. — Dziś w niekorzystnych warunkach atmosferycznych odbyło się oficjalne otwarcie sezonu lekkoatletycznego dwoma biegami na przełaj dla stowarzyszonych na dystansie 4 km. Zwyciężył Myszkowski 13:59.4 przed Nadolskim (ŁKS), byłym zawodnikiem Polonii warszawskiej, 14:15,4 i Rańczem (Zj.) 14:34. Faworyt Kurcesa nie został dopuszczony przez lekarza. W kategorii niestowarzyszonych startowali również podoficerowie garnizonu łódzkiego. Zwyciężył Bloch 7.53:6.

JÓZEF NOJI wygrał niedzielny bieg na przełaj (3,5 klm) w Warszawie o puchar inż. insp. W. Porysia w czasie 10:56,6 przed Wirkusem (Warszaw.) 10:56.8; 3) Gałuszka (KPW Orzeł) 11,32 i 4) Janiszewski (PZL); 5) Rusiewski (Żagiew). W klasyfikacji drużynowej wygrał PZL 152 pkt przed Warszawianką 121 pkt.

JANUSZ KUSOCIŃSKI po wypadku narciarskim i wygojeniu kontuzji rozpoczął z powrotem trening.

Samosąd na ringu

Na zawodach pięściarskich Warta — Sokół w Kościanie, które wygrała Warta 13:3, pobito do nieprzytomności sędziego p. Kubickiego.

SĄD GRODZKI W POZNANIU skazał byłego zawodnika Legii poznańskiej Stanisława Skrzypczyka na 1 miesiąc bezwzględnego aresztu bez zawieszenia za pobicie w jesieni sędziego p. Jeszekego. Wyrok na drugiego oskarżonego, Cz. Adamskiego, kapitana drużyny, zapadnie 29 kwietnia. (ss)

Makabi — Garbarnia 9:7

SOSNOWIEC, 27.3. — Tel. wł. — I znów sędzia przyczynił się do tego, że 150 osób publiczności opuściło salę kina Patria z dużym niesmakiem. P. Cynka wywołał swoimi orzeczeniami taką reakcję publiczności, że w trosce o całość jego interweniować musiała policja. Do sceny tej doszło po walce Akermana z Rakoczym, w której przyznano niesłusznie zwycięstwo temu ostatniemu.

Wyniki walk od papierowej do półciężkiej z dwoma wagami lekkimi są nast.: Goldstein wygrał w. o. z powodu nadwagi Wąsa Grisgrin zwyciężył na punkty Tobołę, Baltner znokautował w drugiej rundzie Czaplickiego. Abraham zremisował z Murawą, Stopnicki przegrał z Gadochą, Akerman mając przewagę przez trzy rundy został niesłusznie uznany za pokonanego w spotkaniu z Rakoczym. Baumer pokonał Korzeńca. Wreszcie Potok przegrał przez k. o. z Pieniążkiem w pierwszej rundzie.

BOKSERZY BRONI (Radom) rozegrali w Warszawie dwa mecze przegrywając z CWS'em 14:2, a z Czechowicami 15:1.

PZL pokonał w meczu bokserskim Orkan w stosunku 7:5.

MIZERSKI, KOZŁOWSKI I WERLING otrzymali skreślenie z sekcji bokserskiej Legii. Trójka ta została ukarana przez zarząd główny klubu, gdyż w piśmie o zwolnienie napisała, że czyni to na znak protestu przeciwko usunięciu p. Łankedreya z kierownictwa sekcji.

OKOŁO 2.000 ZŁOTYCH deficytu przyniósł mecz bokserski Warszawa — Hamburg.

Weigruen i Waloszek w wojsku

Dwaj znani pięściarze, reprezentanci okręgu śląskiego, sosnowiczanin Weigruen (Makabi) i hajduczanin Waloszek (Ruch), zostali powołani do wojska. Pierwszy służy w Chorzowie, drugi w Równem. (hr)



Przy najtrudniejszych jazdach terenowych i próbach zręczności niemieckiej Reichswery wykazują motocykle Zündapp niezawodność i pewność.

Bilans wyprawy na Północ

Blaski i cienie ósemki bokserów

Rozpoczniemy ostatnią ocenę pięściarskiej wyprawy na Północ od klasyfikacji.

Oceniamy zawodników na podstawie formy wykazanej w Helsinkach i Tallinie. Oto ona: 1) Czortek, 2) Koziołek, 3) Pisarski, 4) Pilat, 5) Sobkowiak, 6) Doroba, 7) Wasiak, 8) Kajnar.

Nasuwa się zasadnicze pytanie, jakie rezultaty osiągnęła by nasza reprezentacja jeśli stanęła by do boju w najlepszym składzie A zatem z Woźniakiewiczem w lekkiej, Kolczyńskim w półśredniej i Szymurą w półciężkiej. Oczywiście Chmielewskiego, który jest dla nas bezpowrotnie stracony, nie możemy brać pod uwagę.

Jesteśmy najzupełniej przekonani, że Woźniakiewicz rozgromiłby bez trudu zarówno Lehtinena jak i Kanepiego. Jesteśmy pewni nie mniej, że Kolczyński swymi wspaniałymi kontrami zapewniłby sobie zwycięstwo nad północnymi rywalami.

Jak przewidywaliśmy

Tak jak przewidywaliśmy oba starty Kajnara wypadły źle. Poznańczyk nie jest w formie, a jego chroniczny brak tchu w trzeciej rundzie zamyka mu drogę do reprezentacji.

Poza tym Kajnar zdradza zbyt małą odporność na ciosy... Kto wie czy nie przysłużył mu się fatalny start na jesieni w Berlinie i nokaut z rąk Nürnberga..

A teraz sprawa Wasiaka. I tu nasze przewidywania sprawdziły się. Wasiak przegrywa nokautem, lub zwycięża tą samą bronią. Jak twierdzi sam marynarz jego klęska w Helsinkach była przypadkowa... W chwili, gdy obcierał oko zalane krwią, odkrył dolne partie i otrzymał zabójczy cios w żołądek. Takie tłumaczenie jasno wskazuje, jak mało rutyny ma jeszcze Wasiak. I jeszcze jedno: mała odporność na ciosy w żołądek.

Mało rutynowany Wasiak

Przebieg walki ze Stepulovem również zdradzał w pierwszej rundzie brak doświadczenia i gdyby nie Stamm to, kto wie, czy by marynarz wyszedł z tego pojedynku cało. Po pierwszych pociągnięciach wyczuło się, że jeśli Wasiak nie wygra przez k. o. to zostanie pokonany na punkty.

Mimo to w obecnej konjunkturze możemy ocenić wybór Wasiaka raczej za szczęśliwy. Marynarz jest skutecznym bokserem, który zawsze w potrzebie stanie przeciw słabszym przeciwnikom. O wygrywaniu z pierwszą klasą nie ma mowy — na to Wasiak zarówno jak i jego koledzy, jest zbyt słaby technicznie.

Doroba i kryzys Szymury

Pozostaje do oceny pozycja w półciężkiej. Doroba był niewątpliwie w formie i zrobił co mógł. Przy obecnym kryzysie Szymury, jedynie warszawianin mógł być i był jego godnym zastępcą. Być może, że Szymura nawet bez formy wygrałby z Finem Sahlstroemem, ale o zwycięzeniu Raadika nie było mowy. Tego jesteśmy tak pewni. Rzecz prosta, mowa jest o Szymurze z meczu Polska Niemcy, a nie o wicemistrzu Europy.

Dotychczas omawialiśmy rolę rezerwowych. Kiedyś do tej kategorii zaliczał się i Pisarski. W tej chwili jest już murowanym zastępcą Chmielewskiego. Łodzianin był na ogół dobry. Ma jedynie na sumieniu fatalny cios w podbródek, który zainkasował w Helsinkach. Pisarski powtórzył stary błąd — wyszedł ze zwarcia bez gardy. Doświadczenie fińskie nie pójdzie chyba w las, Pisarski będzie o nim długo pamiętał i może mu ten cios wyjdzie tylko na korzyść.

O rezerwę w średniej

Wobec planów PZB. organizowania na przyszłość w jednym dniu meczów reprezentacyjnych dwu ósemek: A i B, należałoby się już dziś zastanowić, kto ma być rezerwą w średniej? Niestety pozycja ta jest słabo reprezentowana w naszym pięściarstwie.

Wydaje się nam, że jedyną rezerwą w tej chwili jest Fabisiak, który bardzo dobrze wypadł podczas mistrzostw Warszawy.

Pilat zbyt szybko nokautował

Wspomnimy jeszcze o Pilacie. Niestety trudno ocenić jego formę i to niemal w przeddzień meczu z Węgrami. Pilat tradycyjnie pudłował w pierwszej rundzie i rozkręcał się dopiero w drugiej, ale wówczas nokautował słabych przeciwników.

Szkoda, że nie mogliśmy zobaczyć Pilata na tle Linnamagiego, wówczas można by coś więcej powiedzieć.

Na zakończenie możemy jeszcze dodać, że nasza ósemka była dla Estończyków zbyt silna. Boks estoński przechodzi kryzys i w złych dla niego czasach nawet trzecia nasza ósemka mogła by walczyć z powodzeniem. Zresztą nie ma powodu do zadzierania nosa. Nas jest trzydzieści kilka milionów, a Estończyków zaledwie milion dwieście!...

K. GRYZEWSKI

Chmielewski będzie ostrożny

Rozmowa na „Batorym"

Gdy przebrzmiały pożegnalne owacje tłumu młodzieży na nabrzeżu w Gdyni i „Batory" ruszył w dalszą drogę do Ameryki, Chmielewski zamienił się z mistrza Polski w jednego z 520 pasażerów wielkiego motorowca.

Oczywiście zarówno oficerowie, jak i załoga otoczyli Chmielewskiego szczególną opieką. Najwięcej troszczył się Choma, pływający na „Batorym" jako kancelista. Ale nawet barczysty Choma nie mógł uchronić mistrza przed wpływem morza. Chmielewski wprawdzie nie chorował, ale przez parę dni chodził smutny i nie można go było nakłonić do jedzenia. Dopiero w połowie oceanu Chmielewski odżył. Zaczął normalnie odżywiać się, trenować, z zapałem grać w ping-ponga, a z jeszcze bodaj większym w belotkę. Wieczorami Chmielewski z zapałem tańczył.

Dopiero w ostatnim dniu podróży Chmielewski trochę posmutniał, lecz tym razem z innego powodu — zatęsknił za krajem i rodziną.

— Nic to, — powiedział w końcu, — mam przecież w kieszeni powrotny bilet. Jeżeli nie zgodzą się na moje warunki — wracam do Polski i pozostanę amatorem. Dla byle czego nie będę rezygnował z amatorstwa.

Na przystani w Nowym Jorku oczekiwali już obaj Cyganiewicze. I od razu jak z rękawa posypały się nowiny.

Na przystani w Nowym Jorku oczekiwali już obaj Cyganiewicze. I odrazu jak z rękawa posypały się nowiny.

Przede wszystkim o olbrzymie wileńskim Talunie. Powiodło mu się z miejsca dobrze — dwa razy ważył i dwa razy zwyciężył po ważnych przeciwników już po paru minutach. Oostatnio w Buffalo zrobił doskonałą kasę — 7.000 widzów — to liczba rekordowa dla tego miasta.

— A co będzie z Chmielewskim?

— Z nim to będzie dłuższa sprawa — mówi Zbyszko. — Musimy wziąć go do intensywnego treningu. Należy przyzwyczaić go do tutejszego klimatu. Przypuszczam, że potrwa to razem z pół roku. Musi wyjść na ring dobrze przygotowany i nie zawieść dobrej opinii, jaką tutaj posiada jeszcze z czasu swego poprzedniego pobytu.

Kot.



CYGANIEWICZ I CHMIELEWSKI
studiują kontrakt, który ma nasz bokser za chwilę podpisać.

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową w kraju oraz w Czechosłowacji, Austrii i Węgrzech Zł.1.50 miesięcznie; kwartalnie Zł. 4.—. W innych krajach europejskich oraz zamorskich Zł. 2.20 miesięcznie. Kwartalnie Zł. 6.—. Cena ogłoszeń: za wiersz wysokości 1 mm., jednoszp.: opisowe 3.— Zł., specj. 1.— Zł. w tekście 80 gr., reklamy 40 gr., zagraniczne o 50% drożej.

Wydawnictwo i druk.: „DOM PRASY" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3. Centrala Tel. 8-02-40. Konto P. K. O. 13120. Przek. rozrach. Nr. 55 Warszawa.

Filia: Jasna 10, tel. 693-72.

Redaktor przyjmuje codziennie z wyjątkiem sobót i niedziel od godz. 13 do 14.

Redaktor naczelny: MARIAN STRZELECKI. Redaktor odpowiedzialny: STANISŁAW CWIERCZAKIEWICZ.